



UNIVERSIDAD DE CANTABRIA
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
Grado en Historia



TRABAJO DE FIN DE GRADO

Directora: Susana Truchuelo García

Curso 2017/2018

**PIRATERÍA Y CORSO EN EL OCÉANO ATLÁNTICO DURANTE
LOS SIGLOS XVI Y XVII**

**PIRACY AND CORSAIRS IN THE ATLANTIC OCEAN DURING
THE XVI & XVII CENTURIES.**

ROCÍO SOLARES LAÍN

SEPTIEMBRE 2018

RESUMEN

El presente trabajo analiza el auge que tuvieron la piratería y el corso durante los siglos XVI y XVII. En primer lugar, se realiza una revisión de las razones que motivaron este crecimiento y expansión, así como una delimitación de los confusos conceptos de “corsario” y “pirata”. Asimismo, se expone tanto la legislación existente en la época relacionada con el corso como el modo de actuación de los corsarios pertenecientes a diferentes potencias europeas. Por último, el trabajo finaliza con un análisis de las medidas defensivas que la monarquía hispánica, en la que se centra principalmente este trabajo, tomó ante los ataques recibidos por piratas y corsarios tanto en el Atlántico, en particular, en la Carrera de Indias como en el espacio terrestre-litoral del continente americano.

PALABRAS CLAVE

Corsarios, piratas, Carrera de Indias, guerra económica.

ABSTRACT

This essay analyses the rise that piracy and corsarism suffered during the XVI & XVII centuries. Firstly, the reasons that motivated this rise are reviewed and the concepts of both “pirate” and “corsair” are delimited. Following, both a exposition about the laws relationated with corsarism and the way of action of corsairs from different European powers are made. Finally, this essay finalizes with an analysis of the defensive measures that the Hispanic monarchy, in which this essay is focused, took to fight the pirate’s and corsair’s attacks both in the Indies run and in the American space (coast and terrestrial).

KEY WORDS

Corsairs, pirates, Indies run, economic war.

Índice

1. Introducción.....	p.8
2. El fenómeno pirata.....	p.9
2.1. Piratas, corsarios, filibusteros y bucaneros.....	p.9
2.2. El debate en torno a la diferencia entre pirata y corsario.....	p.12
2.3. ¿Por qué florece la piratería en el siglo XVI?.....	p.14
3. Legalidad y derecho del corso.....	p.18
3.1. Legalidad en el Atlántico: ¿A quién pertenece el mar?.....	p.18
3.1.1. La división del océano Atlántico entre portugueses y castellanos... p.19	
3.1.2. Francia e Inglaterra ante el reparto ibérico del Atlántico.....	p.21
3.2. La patente de corso.....	p.22
3.2.1. Legislación castellana sobre el corso.....	p.23
3.2.1.1. La legislación antes de la Edad Moderna.....	p.23
3.2.1.2. La legislación durante la Edad Moderna.....	p.23
3.2.2. Legislación en Francia e Inglaterra referente al corso.....	p.25
3.3. La actuación de los corsarios.....	p.27
3.3.1. Los corsarios castellanos.....	p.27
3.3.2. Los corsarios franceses.....	p.29
3.3.3. Los corsarios ingleses.....	p.31
3.3.4. Los corsarios holandeses.....	p.35
4. La defensa de la monarquía hispánica.....	p.38
4.1. La defensa en alta mar.....	p.38
4.2. La defensa en tierra firme.....	p.41

5. Conclusión.....	p.44
6. Índice de gráficos.....	p.45
7 .Bibliografía.....	p.46

1. Introducción

“Sic parvis magna.” -Sir Francis Drake

La piratería y el corso sufrieron un importante auge en la Edad Moderna, afectando de manera notable el comercio de la época. Tanto españoles, como franceses, ingleses y holandeses hicieron uso de los corsarios, quienes, además de los piratas, infestaron los mares durante los siglos XVI y XVII. La intención de este trabajo es explicar la importancia y el impacto que tuvieron los corsarios durante esta época en el Atlántico, centrándonos principalmente en aquellas actividades llevadas a cabo en la zona americana debido al fuerte desarrollo que tuvieron en el mar las acciones violentas.

Uno de los principales problemas a la hora de alcanzar estos objetivos reside en la diferenciación entre corsario y pirata, puesto que, aunque teóricamente parezca muy clara, existen muchos matices, como veremos ha reseñado la diferente historiografía española e internacional. Para su mejor entendimiento se tratará de hacer una exposición del debate historiográfico existente en torno al tema, intentando incluir la visión de diferentes autores especializados como Azcárraga y Bustamante, Lucena Salmoral y Otero Lana. Por esta razón ha sido fundamental centrar el estudio en el análisis de los aspectos no solo prácticos sino también jurídicos, distinguiendo tanto el derecho emanado en cada país con relación al corso, como el incipiente surgimiento de un derecho internacional que regulaba las relaciones entre las distintas potencias, pues la principal diferencia entre el corsario y el pirata residía, como es sabido y profundizaremos a lo largo de este estudio, en la legalidad del primero frente a la delincuencia del segundo. Por ello se revisará la visión que tenía la legalidad de la época en el ámbito marítimo y, especialmente, en el Océano Atlántico.

Por otro lado, se exponen los intereses y modos de actuación de los corsarios de diferentes potencias (castellanos, ingleses, franceses y holandeses), para tratar de comprender las distintas razones que llevaron a estos reinos a recurrir al corso, así como los objetivos que trataron de alcanzar mediante su uso. Junto con ello, se estudiarán también las diferentes maneras en las que la corona hispánica trató de defenderse del corso, pues hay que tener en cuenta que el monopolio que Castilla trató de crear en torno al comercio americano fue uno de los principales motivos por los que la zona se llenó de piratas y corsarios, recibiendo consecuentemente ataques de manera constante. Por ello, he creído

conveniente estudiar las medidas que se llevaron a cabo para defender tanto los navíos en alta mar como la línea de costa americana, la cual también sufrió ataques y saqueos perpetrados por piratas y corsarios, así como las dificultades con las que se encontró la monarquía hispánica para crear una defensa de un territorio tan amplio como el del imperio ibérico de Felipe II y sus sucesores.

2. El fenómeno pirata

La piratería es un fenómeno que se puede encontrar desde la Antigüedad. La palabra piratería como tal proviene del griego antiguo, “peiráomai”, que se puede traducir como “intento”; el intento de llevar a cabo un robo para obtener una ganancia personal. Esta palabra derivó en “peirates”, que llegaría al castellano a través del posterior vocablo latín “pirata”. Las únicas fuentes que documentan la piratería son escritas, puesto que el acto como tal no deja objetos materiales distinguibles en arqueología. Uno de los primeros indicios que se tienen acerca de la piratería se da en Egipto, en 1350 a.C.¹ También fue un fenómeno común durante la Edad Media, donde los piratas normandos y vikingos actuaban por los mares europeos. Los árabes hicieron igualmente un uso de la piratería para atacar ciudades cristianas.²

Sin embargo, la imagen del pirata que ha llegado a nuestros días es el del pirata del Caribe, estereotipado con su pata de palo y la botella de ron. Esto se debe a que la piratería conoció un importante desarrollo a partir del descubrimiento de América que se extendería varios siglos, siendo la imagen del pirata del Caribe la que ha quedado como más icónica. En este apartado explicaré las causas de dicho incremento así como las características del fenómeno durante los siglos XVI y XVII.

2.1. Piratas, corsarios, filibusteros y bucaneros

Uno de los temas más tratados por los que estudian el fenómeno de la piratería es la diferenciación entre distintos tipos de navíos y marineros, vinculados a acciones de robo (a

¹ DE SOUZA, Philip. *Piracy in the Graeco-Roman World*. Nueva York: Cambridge University Press. 2002.

² LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Madrid: Editorial MAPFRE, S.A. 1992 pp.20-21.

otros navíos o tras asaltos a pueblos o ciudades). Por un lado existe una confusión en el lenguaje coloquial a la hora de distinguir al pirata del corsario, impulsado quizá por el mal uso que han hecho la literatura y cinematografía de ambos³, y también por la propia definición dada en el Diccionario de la Real Academia que comete errores en la distinción de estos términos, además de mezclar otras denominaciones como las de filibusteros y bucaneros.⁴ Esta confusión se encuentra no solo en el castellano sino incluso en otras lenguas, como el XXXX, donde autores como G rdard Jaeger ha llegado a afirmar que pirata, corsario y filibustero son, los tres, sinónimos de ladrón, secuestrador, codicioso y tramposo.⁵ También existe un importante debate en torno a las definiciones de pirata y corsario entre los propios historiadores, que no parecen ponerse del todo de acuerdo en algunos aspectos debido a la dificultad de delimitar los términos. Ante esta situación, procederá a realizar una definición básica de las cuatro palabras y pasar , en el siguiente punto, a tratar el debate historiográfico.

Una definición simple de estos cuatro fenómenos sería la siguiente: los piratas son aquellos que llevaban a cabo una expedición armada en busca de un beneficio propio, sin poseer una autorización de ningún Estado. Los corsarios actuaban igual que un pirata, con la diferencia de que sus actos se encontraban legalizados por un Estado que le habría proporcionado lo que se conoce como una patente de corso y compartía con éste los beneficios obtenidos. Además, el corsario atacaba únicamente a los Estados enemigos del que le ha proporcionado la patente. Los bucaneros forman parte de un fenómeno que se dio exclusivamente en América. Su nombre viene de la palabra buc n, la cual se refería a la manera que tenían los indios del Caribe de asar la carne.⁶ Los bucaneros imitaron este proceso y se dedicaron a cazar el ganado cimarrón, procesarlo de esta manera y vendérselo a quien quisiera comprarlo, principalmente a los piratas. Aparecieron en 1623 y se localizan en las zonas donde había ganado, como por ejemplo en La Española. Estos bucaneros se acabaron convirtiendo en piratas, pero conservaron el mismo nombre.⁷ Estos piratas

³OTERO LANA, Enrique. *Los corsarios vascos en la Edad Moderna... Op.Cit.* pp.193-227.

⁴ En el Diccionario de la Real Academia se denomina al bucanero como "pirata que en los siglos XVII y XVIII se entregaba al saqueo de las posesiones españolas de ultramar" y filibustero como "pirata, que por el siglo XVII form  parte de los grupos que infestaron el mar de las Antillas", cuando en realidad es el bucanero quien se encontraba por la zona antillana mientras los filibusteros actuaban más por la zonas del Atlántico y el Pacífico.

⁵ JAEGER, Gérard. *Pirates, filibustiers et corsaires. Histoire et legendes d'une soci te d'exception.* Avignon: Aubanel, 1992 p.11.

⁶ Consistía en asar y ahumar a la vez utilizando madera verde y un invento al que llamaban barbacoa.

⁷LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros... Op.Cit.* p.39.

consideraban que no pertenecían a ninguna nación.⁸ Finalmente los filibusteros aparecen cronológicamente después de los bucaneros⁹, son una fusión entre estos y los corsarios. El origen de su nombre no está muy claro. Hay quienes creen que viene del holandés *vrij buiter*, “el que captura el botín”, que habría sido traducido al inglés como *free booter* y al francés como *fibustier*.¹⁰ Un *free booter* sería un mercenario que trabajaba cobrando parte del botín obtenido.¹¹ Según otros autores, su origen se encontraría en las palabras, también holandesas, *vrie boot*, traducidas al inglés como *fly boat* debido a que las naves que utilizaban los filibusteros eran más ligeras y les ofrecía una mayor facilidad a la hora de maniobrar.¹²

Aparte de estas definiciones hay que añadir que Lucena apunta que tanto los bucaneros como los filibusteros carecían de “nacionalidad”, pues no se consideraban súbditos de ningún monarca. Solían ser sobre todo franceses e ingleses pero atacaban los barcos de estos países por igual, lo que les convertía, por lo tanto, en auténticos piratas; de todos modos, es cierto que que atacaban principalmente a los buques españoles ya que eran los que llevaban cargas de mayor valor. Por esta razón las potencias enemigas de España dieron en ocasiones a bucaneros y filibusteros medios y patentes con el objetivo de ponerlos de su lado y aprovecharse de sus ataques a los barcos españoles, como Francia en la isla de Tortuga e Inglaterra en Jamaica,¹³ lo que les ganó la denominación dada por Deschamps de “piratas domesticados”.¹⁴ A pesar de esto, su situación jurídica era más cercana a la ilegal.¹⁵ Según el punto de vista de Zambrano fueron los bucaneros y filibusteros los que más se acercan verdaderamente a la idea de “pirata del Caribe” que ha llegado hasta nosotros, si se parte del supuesto de que el pirata es el navegante que actúa por su cuenta contra todo comercio, a pesar de que, como hemos dicho, algunos pudieran estar al servicio de algún gobierno.¹⁶

Hay que tener en cuenta, pese a todo, que es difícil encajar en estas definiciones tan claras a aquellos que se dedicaron a robar en el mar, pues muchos fueron variando su

⁸ DAWDY, Shannon Lee. “Towards a General Theory of Piracy”. *Anthropological Quarterly*, LXXXV, N°3 (2012) pp.673-700.

⁹ Según Jaeger el filibusterismo se daría entre 1630 y 1680 especialmente en la isla de Tortuga.

¹⁰ JAEGER, Gérard. *Pirates, filibustiers et corsairs...* *Op.Cit.* p.11.

¹¹ DAWDY, Shannon Lee. “Towards a General Theory...” *Op.Cit.* pp.673-700.

¹² LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* *Op.Cit.* p.39.

¹³ OTERO LANA, Enrique. “Los corsarios vascos en la Edad Moderna...” *Op.Cit.* pp.193-227.

¹⁴ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* *Op.Cit.* pp.39-40.

¹⁵ OTERO LANA, Enrique. “Los corsarios vascos en la Edad Moderna...” *Op.Cit.* pp.193-227.

¹⁶ ZAMBRANO PÉREZ, Milton. “Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe: la visión del otro (1550-1650)”. *Historia Caribe*, 12 (2007) pp.23-56.

condición jurídica, actuando unas veces como piratas, otras como corsarios, como semicorsarios, bucaneros y otras como semifilibusteros.

2.2. El debate en torno a la diferencia entre pirata y corsario

La dificultad a la hora de marcar una clara diferencia entre pirata y corsario viene dada, por una parte, por las acciones llevadas a cabo por sus protagonistas, las cuales no encajaban siempre con la definición típica de corsario en sí, y por otra por las diferentes matizaciones que hacen algunos historiadores acerca del término. Hay autores que aceptan por válida la diferencia entre corsario como quien ha obtenido una patente y actúa bajo los intereses de un país, el cuál le da garantías al corsario por su servicio y sacará a cambio un beneficio, y pirata como quien recibe el beneficio siempre por interés propio. En este caso el corsario sería utilizado como una herramienta militar mientras que el pirata se asemejaría más a la figura de un bandido.¹⁷ Pero hay otros historiadores que han querido matizar más.

Según Azcárraga y Bustamante la piratería era aquella expedición o empresa marítima que no poseía la autorización de un Estado y que buscaba un fin lucrativo, entorpeciendo la seguridad comercial de varias naciones, no únicamente de una, y dirigiendo sus ataques contra cualquiera, mientras que el corsario era quien llevaba una embarcación bajo una patente de corso de un gobierno y que únicamente perseguía a las embarcaciones enemigas. El autor hace, además, una lista de los acontecimientos que causarían que una acción específica en la mar fuera considerada piratería. La principal sería si el barco no poseyera una patente, pero también si la patente le hubiera sido retirada o si hubiera finalizado la guerra para la cual se la dieron. Por otro lado, el corsario pasaría a ser pirata si aceptaba dos o más patentes emitidas por diferentes autoridades o si aceptaba una patente de corso con la prohibición de hacerlo por parte de su Estado. De igual manera, siguiendo el planteamiento de Azcárraga y Bustamante, se debería dejar de considerar corsario a aquel que se apropiaba de barcos o cargamento en beneficio únicamente propio, a quien actuaba

¹⁷ CABEZOS ALMENAR, Francisco. "Piratería y corso en La Española: 1550-1650", *Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas*, 16 (2016). Disponible en: <http://revistas.um.es/navegamerica>

en contra del derecho de gentes,¹⁸ a quien no presentaba a su presa ante un tribunal y, por último, a quien realizaba la guerra en aguas fluviales enemigas.¹⁹

Esta definición realizada por Azcárraga y Bustamante es criticada por Lucena en dos aspectos; por un lado se dieron también casos de piratas que atacaron en tierra, hecho que se ve excluido en la definición de Azcárraga al hablar de “empresas marítimas”, y por otro opina que no se puede afirmar que un corsario atacaba únicamente a aquellos considerados “enemigos” por su gobierno, puesto que algunos actuaron también en épocas de paz, como fue el caso de Francis Drake.²⁰ Por otro lado, Zambrano Pérez apunta que esta diferenciación excluye a aquellos que se aventuraron por el Caribe sin contar con la patente de ningún gobierno, pero atacaron únicamente a las potencias que consideraron sus enemigas o enemigas de su país, (como fue también el caso del propio Francis Drake en sus primeros años de actuación).²¹

Otero Lana, por su parte, menciona que otra de las dificultades para diferenciar a piratas y corsarios reside en el uso de la tortura, que en un principio no debería ser utilizada por corsarios. Los piratas torturaban a sus víctimas para conseguir que confesaran en dónde habían guardado sus riquezas, método que fue utilizado en algunos casos por corsarios. Los piratas, por otro lado, torturaban como forma de intimidación, de manera que se ganaran mala fama y sus siguientes presas se rindieran sin oponer resistencia. La diferencia principal entre estas acciones se encontraría también en el ámbito legal, pues las presas de los corsarios acabarían distribuidas legalmente, mientras que las de los piratas se consideraban jurídicamente un robo.²² Este mismo autor también trata de hacer una relación entre el corso y el capitalismo, afirmando que se trata de una actividad capitalista²³ basándose en los siguientes argumentos: por un lado, implicaba una búsqueda de ganancias. Por otro, hacía falta realizar inversiones para armar los barcos. El beneficio obtenido solía ser reinvertido de nuevo en el corso. También se crearon asociaciones para poder financiar el corso,

¹⁸ “Concepción política del derecho y la justicia que se aplica a los principios y preceptos del derecho y la práctica internacionales. La expresión proviene del tradicional *jus gentium*. (...) Se refiere a lo que todas las leyes de los pueblos tenían en común.” en RAWLS, John. “El derecho de gentes”. *Isegoría*, 16 (1997) pp.5-36.

¹⁹ AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, Jose Luis. *El corso Marítimo: concepto, justificación e historia*. Madrid: Instituto Francisco de Vitoria, 1950.

²⁰ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* *Op.Cit.* pp.33-34.

²¹ ZAMBRANO PÉREZ, Milton. “Piratas, piratería y comercio...” *Op.Cit.* pp.23-56.

²² OTERO LANA, Enrique. “Los corsarios vascos en la Edad Moderna...” *Op.Cit.* pp.193-227.

²³ OTERO LANA, Enrique. *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Madrid: Instituto de estudios Bercianos, 1992. pp.154-155.

habiendo dentro de estos socios quiénes se encargaban de gestionar el negocio (los armadores con patente), y otros miembros cuya responsabilidad era únicamente la cantidad aportada para la empresa (armadores secundarios). Se diferenciaba entre el capital y la propiedad, que eran de los armadores, y el trabajo, el cual era hecho por una tripulación que percibía un salario dependiendo de los beneficios obtenidos. Además, la venta de las presas, las cuales entraban en el circuito comercial, les daba una función de redistribución de los bienes obtenidos. Y, por último, estas acciones vinculadas al corso estimulaban otros sectores económicos, especialmente sectores marítimos, ya que sus actividades eran mucho más diversificadas, como podía ser el comercio legal y la pesca.²⁴

En cuanto al debate en torno a la definición tanto de pirata como de corsario, Zambrano Pérez critica a los historiadores contemporáneos que lo han tratado puesto que, según su punto de vista, repiten una misma fórmula que no se encuentra contrastada con la experiencia histórica. Entre estos autores criticados menciona a Lucena y Cruz Apestegui. Zambrano habla sobre la visión del corsario como aquel que actuaba de la misma forma que un pirata, pero siguiendo una ética otorgada por el derecho de represalia. Teniendo en cuenta que sus acciones se veían legalizadas por una autoridad, habría que considerar que sus actos no eran piráticos ni su guerra privada, pues buscaba dañar los intereses de los enemigos de su Estado. Hubo incluso ocasiones en las que un marino mercante ofrecía su nave y servicios al rey para llevar a cabo estas acciones. El corsario, por lo tanto, debía aceptar las leyes de la guerra y tenía que hacer caso a lo que decía su monarca. Además, existía una fianza que se encargaría de hacerle respetar lo que se había acordado. Teniendo todo esto en cuenta, Zambrano comenta que el punto menos complicado de afirmar rotundamente es el hecho de que el corsario era un guerrero en comisión, pues parte del botín que obtenía era entregado al rey que había avalado sus actos. Esta entrega de parte del botín deja entrever la dependencia del corsario ante la autoridad.²⁵

El hecho de que existieran tanto corsarios que en ocasiones actuaron como piratas, como piratas que actuaron como corsarios, dificulta enormemente el poder hacer una clara distinción entre ambos que no tenga excepciones. Hay que tener en cuenta, por otra parte, que si ya nos resulta una difícil tarea distinguir entre ambos hoy en día, debía de ser igual o más complicado durante la propia Edad Moderna. Por otro lado, es cierto que ni los

²⁴ OTERO LANA, Enrique. "El corso del Flandes español como factor de guerra económica". *Studia historia*, 27 (2005) pp.111-133.

²⁵ ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería y comercio ilícito..." *Op.Cit.* pp.23-56.

españoles ni el resto de potencias parecieron preocuparse especialmente en diferenciar entre ambos, considerando a todo aquel que les atacara como pirata y, además, hereje.²⁶

2.3. ¿Por qué florece la piratería en el siglo XVI?

La principal causa de la piratería que se da en esta época es el monopolio que la corona española intentó crear en torno al territorio americano tras su descubrimiento en 1492. La aparición de un territorio nuevo por explorar que ofrecía grandes riquezas, que estaban siendo acaparadas por una sola potencia, hizo que el resto recurriera a la piratería. Otras razones reseñadas por Lucena, como veremos a continuación, que explican el fenómeno pirata que se da durante la Edad Moderna serían la existencia de sobrepoblación en Europa, y las dificultades que tuvo Castilla para defender ese vasto imperio ultramarino.²⁷

Las continuas historias acerca de la riqueza de las Américas, fomentadas por Castilla y Portugal, fueron un gran imán tanto para la gente de todas las potencias que buscaba fortuna como para los franceses e ingleses que observaban cómo el monarca castellano intentaba crear un monopolio para sufragar con sus beneficios el imperio de la monarquía hispánica. La aparición de oro y plata en el territorio americano, y la imposibilidad para las potencias no ibéricas de hacerse con él de manera legal, incentivó a mucha gente a emprender acciones marítimas de robo y piratería. Esta gente se convirtió a la piratería creyendo que se enriquecería rápidamente y podría entonces aumentar sus sustentos económicos. Ciertamente, existieron quienes se hicieron ricos con estas prácticas, como fue el famoso caso de Henry Every, quien en 1695 se hizo con un botín de metales preciosos por valor de 600.000 libras, tocando en el reparto entre la tripulación a 1.000 libras por cabeza, (lo que equivalía a lo ganado en unos 40 años de trabajo)²⁸, pero la realidad era que la mayoría de ellos vivían esperando su golpe de suerte.

Otras razones que han sido utilizadas para justificar la piratería han sido la de libertad, la lucha contra ideas religiosas o la búsqueda de aventuras. Aunque no se puede negar que fueron usadas para justificar, en parte, la piratería, la realidad es que la mayoría de personas

²⁶ *Ibidem* p. 40.

²⁷ *Ibidem* p. 41.

²⁸ LEESON, PETER. "The invisible hook: The law and economics of Pirate Tolerance". *New York University Journal of Law and Liberty*, 4 (2009) pp.139-171. esp.pp. 153.

que se lanzaron a esta aventura marítima eran desheredados y miserables.²⁹ La visión del hombre libre no sumiso a la sociedad con la que se suele identificar a los piratas fue creada por la literatura de la época, la cual romantizó a la gente que se echó al mar, cuando realmente se trataba de gente que había sido rechazada por la sociedad al encontrarse en una situación de exclusión.³⁰

Además de la primera razón argumentada, la búsqueda de riquezas y los impedimentos establecidos por el monopolio castellano, encontramos una segunda causa: la superpoblación existente en la Europa del momento y la falta de recursos para mantenerla³¹. En concreto, el aumento de población hizo que se incrementara el número de personas en situación de penuria, lo que les llevó a buscar medios de subsistencia legales, como la emigración, pero también ilegales, encontrando una forma de subsistir dedicándose a la piratería, viviendo de lo que robaban en el Atlántico a castellanos y portugueses. Esta situación no cambió hasta que los países occidentales obtuvieron colonias en América a las que pudieron trasladar y asentar a parte de su población.³²

Hubo otras razones, vinculadas a la búsqueda de aventura o la lucha religiosa, que también hay que tener en cuenta para comprender las causas que provocaron la difusión de la piratería. En especial tuvo gran relevancia el fanatismo religioso, ya que una gran cantidad de anglicanos, calvinistas y hugonotes utilizaron la piratería como forma de lucha contra los católicos, impidiendo que la riqueza del soberano hispánico, con la que nutría a sus ejércitos, llegara desde América hasta sus tropas en Alemania, Flandes y Francia.³³ El principal pilar que justificaba el monopolio castellano en América eran las bulas papales, por ello, aquellos que con la Reforma abrazaron el protestantismo, ignoraron la autoridad del papa convirtiendo la lucha por la conquista de las nuevas tierras en parte en una lucha entre la Reforma y la Contrarreforma, donde los bandos se dividirían entre los españoles, representantes del catolicismo, y los ingleses, hugonotes y holandeses, representantes del protestantismo.³⁴ Sin embargo, es complicado en ocasiones discernir quiénes se lanzaron a

²⁹ OTERO LANA, Enrique. “Los corsarios vascos en la Edad Moderna...” *Op.Cit.* pp.193-227.

³⁰ HAYAT, Samuel. “Transgresiones piratas”. *Tracés humaines*, 26 (2014) pp.7-19.

³¹ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* *Op.Cit.* pp.30-31.

³² LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros...* pp.20-21 *Op.Cit.*

³³ *Ibidem* pp.20-21

³⁴ SCHMITT, Carl. *Tierra y mar*. IEP, 2007. Disponible en: https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/37428497/TIERRA_Y_MAR_-_CARL_SCHMITT.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1535827865&Signature=xtYw98YUsdhmyQ%2Fa4X0NhTpfRMM%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DCarl_Schmitt_TIERRA_Y_MAR.pdf

la piratería o al corso con el fin de combatir al catolicismo o el protestantismo, y quienes estaban en realidad huyendo de la situación de marginalidad en la que se encontraban en tierra.³⁵

Por otro lado, existieron también aquellos que se sumaron a la piratería huyendo de la justicia, tanto delincuentes como desertores que necesitaban huir de sus países ya que eran perseguidos debido a sus delitos. También se encuentran casos de españoles en condición de criados y esclavos que decidieron unirse a los piratas que atacaron sus ciudades en tierra firme, ya que buscaban cierta libertad jurídica o de acción. La idea de adentrarse en aventuras pudo llamar también la atención de algunas personas. En esta época circularon por Europa numerosas historias sobre piratas y sus hazañas, (muy romantizadas), que podrían haber asombrado a la gente de la misma forma que lo habían hecho las novelas de caballería entre los conquistadores españoles.³⁶

La tercera razón del auge de la piratería en los siglos XVI y XVII fue, en cierto modo, la debilidad del imperio español por mantener en su integridad y de manera permanente y constante el monopolio económico. Para los corsarios ingleses, franceses y holandeses sus acciones suponían un servicio a su patria. Éstos intentaban combatir al rey de España creando un nuevo frente de guerra en el mar. Inglaterra le dio especial importancia a esta guerra marítima durante la segunda mitad del siglo XVI, durante la cual se sentía amenazada por una posible invasión. A pesar de que el grueso de piratas se componía, como hemos visto, por pobres, perseguidos y delincuentes, también hubo aquellos que fueron considerados verdaderos héroes de la patria. Este es el caso del famoso Francis Drake, quien acabó siendo nombrado Sir por la reina de Inglaterra, en reconocimiento a los servicios prestados.

Estos ataques hacia la corona española, vinieran de corsarios que actuaban bajo las órdenes de un estado o piratas que lo hacían por libre, eran posibles debido a la dificultad que supuso para el imperio español el defender tan vastos territorios. Las poblaciones de españoles y portugueses en zonas americanas eran pequeñas y se encontraban dispersas, lo cual dificultaba enormemente su eficaz protección. Su población fue un problema, porque España quiso llevar a cabo una colonización de “gente de primera calidad”³⁷, según palabras

³⁵ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros...* pp.20-21 *Op.Cit.*

³⁶ No cabe duda de que los piratas no eran grandes lectores, pues obviamente la mayoría de ellos serían analfabetos, pero hay que tener en cuenta que en esta época la lectura en grupo era muy común, como ocurría entre los conquistadores de América y las historias de caballeros.

³⁷ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros....* *Op.Cit.* p.30.

de Lucena, lo que suponía que se negaba el pase a América a judíos, moriscos, herejes y gitanos. Por ellos, los habitantes de los pueblos en tierra americana solían oscilar entre los 50 y 150 miembros³⁸, mientras que era común que la tripulación de un solo barco pirata rondara entre los 150 y 200 hombres³⁹. Entre los pobladores de las ciudades podía haber únicamente unos 10 ó 20 soldados, a los que, en caso de ataque pirata, se unía el resto de población que se armaba para la ocasión.⁴⁰ Hay que mencionar también la ayuda natural que brindaba la geografía de cada propia región, en particular en el área americana: la zona del Caribe es perfecta para la piratería, pues cuenta con millones de islas, la mayoría completamente deshabitadas, que sirven como guaridas para quien necesite esconderse.⁴¹

3. Legalidad y derecho del corso

Reflexionando sobre el debate ya mencionado acerca de la piratería y el corso, se puede extraer como conclusión que uno de los aspectos más importantes a la hora de hablar sobre ambos términos es el derecho y la legalidad. Por ello voy a dedicar los siguientes apartados a tratar el tema de la legalidad en la Edad Moderna relativa a aspectos relacionados con la piratería: principalmente el control del mar y la patente de corso.

3.1. Legalidad en el Atlántico: ¿A quién pertenece el mar?

El intento de dividir y controlar alta mar por parte de potencias no se da de una manera especialmente relevante hasta el siglo XV. A pesar de que los primeros en tratar de apropiarse de un mar fueron los romanos, con esa denominación del Mediterráneo como *Mare Nostrum*, fueron ellos mismos quienes incluyeron al mar dentro de la lista de “cosas comunes” contempladas por su derecho. Por lo tanto lo denominaban como algo sobre lo que no se podía ejercer derecho alguno de propiedad o soberanía.⁴² También es cierto que durante la Edad Media distintos estados llevaron sus límites geográficos al mar, reclamando las aguas cercanas a sus costas como propias. Sin embargo, altamar, durante la edad

³⁸ HOFFMAN, P.E. *El descubrimiento y fundación de los reinos ultramarinos hasta finales del siglo XVI*. Volumen 7. Madrid: Ediciones RIALP, 1982. p.732.

³⁹ LEESON, PETER. *The invisible hook...* Op.Cit. p. 146.

⁴⁰ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* Op.Cit. pp.30-31.

⁴¹ *Ibidem* pp.27-33.

⁴² LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* Op.Cit. p.17.

bajomedieval, se asimilaba a un espacio de vacío, encontrándose entre las diferentes demarcaciones políticas. Era un espacio donde convergían las actividades mercantiles con las piratas. Es decir, que cumplía las características que en la época tenía un espacio de frontera: zona de encuentros e intercambios pero, a la vez, de enfrentamientos, donde no había un poder que aportara seguridad ni administración. Esto hace que en el siglo XIII se comience a crear una regulación sobre el Atlántico debido al florecimiento del comercio en dicho océano y, por lo tanto, a la necesidad de controlar la actuación de los navegantes.⁴³ Por lo tanto, llegado el siglo XV nos encontramos con una concepción del mar como espacio fronterizo perteneciente a todos.

Este paradigma cambia cuando esta zona de frontera es dividida con una línea dibujada por las *Bulas Inter cetera* del 3 y 4 de mayo, en 1493, y por la firma de los Reyes Católicos y Alejandro VI del tratado de Tordesillas un año después. En un inicio, países como Inglaterra y Francia aceptaron este hecho, pero cuando sus intereses cambiaron también lo hizo su actitud. Así vemos que en el siglo XVII Inglaterra inició su propio intento de expandir su control por el Atlántico y, por otro lado, el reino dano-noruego (éste desde mitad del XVI), comenzó a ampliar sus dominios por el Atlántico Norte. Estos actos sobrepasaron las aguas contiguas a sus posesiones terrestres, afectando a alta mar. Con todos estos hechos el océano dejó de ser un espacio independiente de cualquier entidad política para quedar dividido entre distintas potencias europeas.⁴⁴ La Europa de la Edad Moderna es el mayor paradigma de imperios que reclamaron vastos territorios de agua, ejerciendo en la práctica únicamente un control sobre pequeñas zonas o enclaves.⁴⁵

Esta situación no hizo, sin embargo, que se cambiara el derecho bajomedieval, el cuál siguió vigente como derecho de frontera. Éste convivió con la aparición de nuevos derechos que las naciones europeas fueron creando. De hecho, el derecho común a todos los navegantes que transitaran el Atlántico no se vería alterado hasta 1681, cuando Francia aprobó un derecho marítimo nacional que afectaba a sus navegantes. Siguiendo su ejemplo, poco a poco el resto de potencias europeas fueron creando sus propios derechos marítimos.

⁴³ SERNA VALLEJO, Margarita. *El océano Atlántico: de marca o espacio fronterizo a "territorio" dividido y sujeto a distintas jurisdicciones*. en TRUCHUELO, Susana y REITANO, Emir (eds.). *Las fronteras en el mundo Atlántico (siglos XVI-XIX)*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata. 2017. pp.27-70. esp.pp. 34-38.

⁴⁴ SERNA VALLEJO, Margarita. "La Ordenanza francesa de la marina de 1681: unificación, refundición y fraccionamiento del derecho marítimo en Europa". *Anuario de historia del derecho español*, n°78-79 (2008-2009) pp.233-260.

⁴⁵ BENTON, Lauren. "Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism". *Comparative Studies in Society and History*, 47, n°4 (2005) pp.700-724.

La aparición de estas legislaciones fue lo que acabó suponiendo el fin del derecho marítimo del Atlántico.⁴⁶

3.1.1. La división del océano Atlántico entre portugueses y castellanos

Como hemos dicho, fue el reparto del mar entre Portugal y Castilla, avalado por el Papa, el que alteró la vieja legalidad marítima. El primer punto de inflexión respecto al marco anterior se dio el 8 de enero de 1455, cuando Nicolás V concede a Alfonso de Portugal la *Bula Romanus Pontifex*, la cual otorgaba a Portugal la propiedad de “todas las islas, tierras, puertos y mares conquistados en las regiones que se extendían desde los cabos Bojador y Nam, a través de toda Guinea y más allá”⁴⁷. Esto suponía que todo aquel que no fuera súbdito de Portugal, (a no ser que poseyera una licencia expedida por el mismo), tenía prohibido navegar por el golfo de Guinea. Esta situación fue aceptada por la corona castellana en 1479, con el firmado del tratado de Alcaçovas en el que, a cambio del reconocimiento del dominio portugués de las Islas Canarias hacia el sur, Portugal renunciaba a sus reclamaciones sobre las Canarias.

Con el *Breve Inter Cetera* del 3 de mayo de 1493, los Reyes Católicos obtenían el control sobre la tierra tanto descubierta como por descubrir en el atlántico navegando hacia el occidente y mediodía, (exceptuando aquellas que ya hubieran sido descubiertas por otros señores cristianos). La *Bula menor Inter Cetera*, expedida un día después, creaba ya una línea que iba desde el Ártico hasta el Antártico, la cual debía encontrarse a cien leguas al oeste de las Azores y de Cabo Verde, dividiendo así el océano entre la zona de expansión castellana y la portuguesa, quedando el este para Portugal. A la vez, se prohibía a cualquier navegante de otra nación el comercio en dichas aguas, a no ser que obtuvieran una licencia de los monarcas portugueses y castellanos, bajo pena de excomunión. Lo mismo les ocurriría a aquellos que enviaran gente a navegar y pescar en dichas zonas.

Estas bulas no terminaron con las reclamaciones que realizaban los portugueses relativas al dominio atlántico, por ello, los reyes de Portugal y Castilla firmaron un nuevo tratado el 7 de junio de 1494, el tratado de Tordesillas, mediante el cual la línea que separaba los dominios marítimos de ambos se movía hasta las trescientas setenta leguas desde Cabo

⁴⁶ SERNA VALLEJO, Margarita. “La Ordenanza francesa de la marina...” *Op.Cit.* pp.233-260.

⁴⁷ SERNA VALLEJO, Margarita. *El océano Atlántico: de marca o espacio fronterizo...* *Op.Cit.* p.49.

Verde, permitiendo la libre navegación a las naves castellanas que viajaran a las tierras que les correspondían atravesando la zona del mar que quedaba bajo el dominio de Portugal.⁴⁸ Tanto la Corona española como la portuguesa entendieron Tordesillas más como la división del globo en dos esferas de influencia que en verdaderas zonas sobre las que tenían soberanía.⁴⁹

Con la firma y expedición de estas bulas y tratados, ni los monarcas portugueses y castellanos, ni el Papa tuvieron en consideración las leyes existentes en el derecho medieval, provenientes del derecho romano justiniano, que defendían el mar como *res communis omnium*, prohibiendo su apropiación. Cambiaron esta concepción para convertir al mar en un bien público cuyo uso pertenecía a la potencia bajo la que quedaba sujeto.⁵⁰

3.1.2. Francia e Inglaterra ante el reparto ibérico del Atlántico

Ni Francia ni Inglaterra se opusieron al reparto del Atlántico entre Castilla y Portugal, aunque no por el tratado de Tordesillas, ya que éste tenía únicamente validez entre las partes firmantes, sino por las bulas papales, las cuales tenían un carácter y validez universal. Por ello, tanto Francia como Inglaterra no tardaron en rechazar el Tratado de Tordesillas, puesto que ningún reino europeo a excepción de Castilla y Portugal quedaba vinculado a él. También comenzaron a darse trasgresiones de las bulas pontificias, defendiendo tanto Francia como Inglaterra el principio de libertad de navegación por el Atlántico. Testimonio de estos viajes de ingleses, portugueses y franceses por aguas “ilegales” es, por ejemplo, la toponimia. La aparición de nombres como Belle Isle, Rivière Paul, Cape Breton, entre otros, nos muestra la prematura presencia de navegantes no castellanos por las aguas atlánticas. Encontramos otras referencias, también, en Juan de la Cosa, que se refirió a las aguas de Terranova en 1500 como “Mar descubierto por ingleses”, o en Diego Rivera, quien cartografiaba para la Casa de Contratación de Sevilla, el cual escribió en su mapamundi de 1529 que “La Tierra del Labrador había sido descubierta por los portugueses”.⁵¹

Ante esta situación, Castilla trató de controlar la navegación francesa por el Atlántico con ocasión del tratado de Cateau-Cambrésis, en 1559, en el cual intentaron que Francia

⁴⁸ *Ibidem* p.48-51.

⁴⁹ BENTON, Lauren. “Legal Spaces of Empire...” *Op.Cit.* pp.700-724.

⁵⁰ SERNA VALLEJO, Margarita. *El océano Atlántico: de marca o espacio fronterizo...* *Op.Cit.* pp.48-51.

⁵¹ *Ibidem.* p.52.

renovara la cláusula del artículo adicional del tratado de Versalles que prohibía su navegación más allá de la línea divisoria del Atlántico. Este intento no solo fracasó, sino que, además, la corona castellana tuvo que aceptar que los súbditos franceses tuvieran permiso para frecuentar, ir y venir de Francia a España tanto por tierra como por mar.⁵²

En relación con Inglaterra, la unión matrimonial entre María Tudor y Felipe II hizo que el país se mantuviera en una posición de respeto hacia la línea marcada por Alejandro VI, pero esta situación cambió con la muerte de María y la subida al trono de su hermana Isabel I. La nueva reina era una defensora de la libertad de navegación por el Atlántico. Numerosos navegantes atravesaron la raya que delimitaba el inicio del dominio castellano en el mar bajo el amparo de Isabel I. De hecho, en 1580 el embajador español en Inglaterra pidió la liberación y devolución de las presas que había tomado Francis Drake, ante lo que Isabel se negó, acogándose al derecho bajomedieval y argumentando que los españoles habían violado el derecho de gentes y que, por lo tanto, los ingleses podían navegar por el océano de manera libre ya que era una zona de uso común.⁵³

Se puede concluir, por lo tanto, que el intento por parte de la corona castellana de mantener un monopolio en el Atlántico basándose en el reparto realizado en el siglo XV fue un fracaso, ya que tanto Inglaterra como Francia, (y más tarde, Holanda), enviaron navegantes por dichas aguas y acabaron adquiriendo colonias en las Indias occidentales. De hecho, la teoría usada por estas potencias para navegar el mar de manera libre acabó quedando relegada, puesto que las tres potencias ya mencionadas acabaron comportándose en el Atlántico de la misma manera que habían hecho España y Portugal. Incluso Inglaterra, en el siglo XVII, cambió su postura y reclamó su “derecho de gobernar el mar”. Al final, la legislación terrestre acabó siendo empleada en el mar y sobre la gente que lo navegaba.⁵⁴

3.2. La patente de corso

⁵² “*Aller, venir, demeurer frequenter; converser, & retourner és país l’un de l’aure, merchandement, & come mieux leur semblera, tant par mer que par terre*” Tratado de Cateau-Cambrésis entre Francia y España de 3 de abril de 1559. En: DE LA HOUSSE, Amelot. *Recueils des traités de paix, de trêve, de neutralité, de suspension d’armes, de confédération, d’alliance, de commerce, de garantie...* Francia. 1700. [Disponible en: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=gri.ark:/13960/t3613mv6h;view=1up;seq=5>] .

⁵³ SERNA VALLEJO, Margarita. *El océano Atlántico: de marca o espacio fronterizo...* Op.Cit. pp.51-53.

⁵⁴ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* Op.Cit. p.20.

Las patentes de corso fueron licencias que dieron autoridad y legalidad a las acciones de los piratas; eran el documento que diferenciaba entre “crímenes en el mar” de “acciones navales”.⁵⁵ La actividad corsaria se encontró regulada en distintos lugares por diferentes leyes y ordenanzas, al igual que también fue prohibida en ciertas ocasiones. El corso fue un asunto que se trató de manera constante en el ámbito jurídico, ya que alteraba el desarrollo de una actividad relevante para los estados. Las actividades de los corsarios se encuentran estrechamente relacionadas tanto con las guerras marítimas dentro de los conflictos dinásticos de la época moderna, como con el comercio, ya que, aunque en un principio lo perturbaran, a la vez dinamizaban las ciudades, puesto que acudían a estas para encontrar un mercado donde colocar su botín.⁵⁶ En este punto voy a pasar a hacer una revisión de la legislación acerca del corso primero en España, y luego en Francia e Inglaterra.

3.2.1. Legislación castellana sobre el corso

La visión del corso en España fue distinta de aquella en el resto de Europa puesto que fue la potencia que más sufrió los ataques de los corsarios durante la Edad Moderna debido al monopolio que intentaron establecer sobre el comercio con los territorios americanos. Esto hace que su actitud hacia el corso sea en gran medida negativa.

3.2.1.1. La legislación antes de la Edad Moderna

La legislación marítima fue un motivo de preocupación por parte de la Corona castellana, pues el mar siempre ha sido un elemento importante para el desarrollo de los estados dentro de la Península. Encontramos ya cierta regulación legislativa relativa al mar y sus actividades en las Siete Partidas de Alfonso X, en la fundación de la Hermandad de la Marina de Castilla con Vitoria (1296), o en la firma de la Concordia sobre comercio y navegación de la Hermandad de la Marisma de Castilla y Bayona⁵⁷. Estos ejemplos nos muestran la intención de los monarcas de desarrollar un derecho que proteja la zona del litoral. Dentro de las Partidas encontramos también las primeras leyes referentes al corso,

⁵⁵ DAWDY, Shannon Lee. Towards a General Theory... *Op.Cit.* p.679.

⁵⁶ RIVERA MEDINA, Ana María. “Estado, negocio y corsarismo: Vizcaya desde el Medievo a la Modernidad”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5 (2006) pp.117-133.

⁵⁷ *Ibidem* p.120.

puesto que en ellas se establece que todas las presas capturadas por una embarcación en corso que hubiera armado completamente el rey, pertenecían a este. En otro apartado comienza a hacer las primeras normativas entorno al corso y al derecho de la Corona de recibir el quinto real de las presas. Se trata también la forma en la que se repartiría un botín.⁵⁸

Por otra parte, la legislación relativa al corso en Aragón encuentra sus inicios con Pedro IV en sus Ordenaciones de 1356.⁵⁹ Los posteriores gobiernos en el reino restringieron la actividad corsaria únicamente a quienes pagaran una fianza, de manera que la corona conseguía tanto ingresos como una forma de controlar la actividad. La fianza se usaba también como respaldo de los daños que se pudieran producir por los corsarios al comercio. Estas regulaciones fueron las que sirvieron de base para la legislación que realizarían los Reyes Católicos en 1480, quienes favorecieron el corso a través de una cédula de 1487, época en la cual el corso español se extendería por el norte de África.⁶⁰

3.2.1.2. La legislación durante la Edad Moderna

El descubrimiento de América supuso un cambio importante de la actitud de España hacia el corso al convertirse en una potencia en el Atlántico. Los Reyes Católicos decidieron volverse hostiles hacia los corsarios prohibiendo sus actividades en 1498⁶¹ y considerándolos, por lo tanto, como piratas. Viendo que los mercantes españoles estaban siendo víctimas de piratas y corsarios, Carlos I decidió revisar el estado del corso en España y restablecerlo.⁶² Además, para crear un incentivo que animara a los españoles a hacerse corsarios, se firmó que se otorgaría al corsario el 20% de las presas que hicieran.⁶³ Sin embargo el corso siguió siendo visto como una actividad indeseable, lo que causó que a lo largo de la Edad Moderna se prohibiera y legalizara en varias ocasiones, pues se le seguía

⁵⁸ *Ibidem* pp.120-121

⁵⁹ ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería y comercio..." *Op.Cit.* p.51.

⁶⁰ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* *Op.Cit.* p.22-23.

⁶¹ "Por reprimir y castigar los corsarios, así súbditos nuestros, como los otros que postposito el temor de Nuestro Señor, y la corrección nuestra, infestan y roban los navíos y personas que navegan por los mares mercantilmente en gran deservicio de Dios y Nuestro daño, y deservicio de nuestros vasallos y de la cosa pública, la cual es aumentada con el ejercicio de la mercadería, y se desvía a causa de los dichos piratas, contra los cuales queremos que sea procedido [...]" Transcrito en: AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, Jose Luis. *Op.Cit.* pp. 238-239.

⁶² "Porque nos fue hecha relación, que así por la costa de la mar de Andalucía y Castilla se hacían muchos robos, así por moros, como por franceses, de muchos navíos y mercaderías de grande valor, y de oro de las Indias, y que con los mismos navíos y bienes que roban nos hacen la guerra" Transcrito en: AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, Jose Luis. *Op.Cit.* pp. 241-242.

⁶³ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* *Op.Cit.* pp.20-23.

viendo como una variante de la piratería. En 1553, de nuevo tras haber sido prohibido, volvió a hacerse uso del corso con ocasión de la guerra contra Francia, esta vez prometiendo un 50% del botín a los corsarios, siendo el otro 50% devuelto al estado al que los corsarios castellanos habían robado para intentar hacer del corso una actividad “justa”. A mediados del siglo XVII volvió a crearse una importante polémica acerca del corso puesto que éste era usado por los portugueses para ir a comerciar a puertos americanos, como Buenos Aires, en contra de la legislación castellana. Por ello en 1652 la corona decidió prohibir de nuevo el corso.⁶⁴

Pero la desestabilización del comercio en la zona del Caribe con relación a la conquista de Jamaica por parte de Inglaterra (1655), impulsó a Mariana de Austria a firmar unas ordenanzas en 1674 que regulaban el corso específicamente americano, de manera que el corso español quedó dividido en dos. Estas ordenanzas trataban temas relativos a las presas, al reparto y a la forma en la que debía tratarse a los prisioneros⁶⁵. Precisaba también que el corsario debía actuar en beneficio de virreyes y gobernadores y atacar a los piratas y prohibía también embarcar en un navío corsario a cualquier soldado de la Armada de la Guardia de la Carrera de las Indias ni de la Flota de Nueva España.

Antes de esta separación del corso peninsular del corso americano, las patentes eran expedidas por el rey y en ellas solía haber una explicación de la razón que había llevado a la concesión de la patente, pues el rey creía que debía justificar la razón por la que tenía que haber recurrido al corso. La patente de corso se componía de un documento partido en dos donde una mitad se la quedaba el corsario y la otra era archivada. En ella quedaba plasmado el nombre del corsario a quien se le había concedido, el barco con el cual llevaría a cabo sus actividades, la empresa, la zona donde debía moverse, la obligación de tener siempre la patente a bordo de la embarcación, las fianzas que podía haber pagado y la prohibición de atravesar lugares bajo el control de países amigos de España. El documento, por lo tanto,

⁶⁴ “Por justísimas causas, que se prohíban del todo las licencias de corso, y que en nuestros consejos se cierre totalmente la puerta á este género de permisiones, y que habiéndose de permitir en algún caso, con nuestra especial licencia, precisamente se prevenga en los despachos [...] que con ningún pretexto han de poder navegar a nuestras Indias Orientales” *RECOPILACIÓN de las Leyes de los Reynos de las Indias, mandadas imprimir y publicar por la Magestad Católica del Rey Don Carlos II.* p. 335 [Disponible en: <https://goo.gl/CfVydS>].

⁶⁵ Los piratas atrapados debían ser castigados en puertos indianos, nunca enviados a territorio peninsular. El rey les concedía a los corsarios su quinta parte para que fuera repartida, también se otorgaba el quinto real para pagar al armador. Los barcos apresados sólo podían ser vendidos en la Real Hacienda o a vasallos del Rey. La presa debía ser presentada ante un gobernador o virrey, y su reparto debía ser hecho por oficiales reales. En: LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* Op.Cit p.255.

parecía una forma a través de la cual el monarca, aparte de justificar las razones por las que debía recurrir a los corsarios, intentaba tomar todas las medidas posibles para que sus corsarios no alteraran el orden establecido.⁶⁶ Con la separación del corso americano la potestad de conceder las patentes quedó delegada en las autoridades indianas; tanto virreyes, como gobernadores, como capitanes generales podían expedirlas.⁶⁷ Los corsarios fueron importantes en la zona americana porque jugaban una parte importante en la defensa de las ciudades indianas. Este hecho se deja ver en el curioso caso de Cuba, donde el cabildo de Trinidad se autoadjudicó el derecho a expedir patentes durante la Guerra de Sucesión en España, acto que demuestra que el uso de corsarios era una necesidad defensiva y no un capricho de la autoridad sobre la que se había subdelegado la potestad de concesión de patentes.⁶⁸

3.2.2. Legislación en Francia e Inglaterra referente al corso

La actividad corsaria fue “regulada” en distintas zonas de Europa mediante leyes y ordenanzas, como fueron los acuerdos anglo-franceses de 1497 y 1597 o la reglamentación francesa del año 1584 entre otras.⁶⁹ Sin embargo la mayoría de estas leyes no quedaron más que en papel si tenemos en cuenta lo encarnizado de la lucha entre europeos. Se podría decir que el corso tuvo dos modalidades: el que se llevaba a cabo en tiempo de guerra, y el que se ejercía como un derecho de represalia.⁷⁰ De esta manera nos encontramos por ejemplo que durante la segunda mitad del siglo XVI Inglaterra practicó el corso justificándose en el derecho de represalia, pues no había una declaración de guerra formal contra España, mientras que Francia sí utilizó el corso en este momento como acción de guerra. Según Zambrano, aunque España usara el corso como guardacostas y como medio para evitar el contrabando durante épocas de paz, se asemejaría bastante al uso por derecho de represalia.

⁶⁶ AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, Jose Luis. *El corso Marítimo: concepto...* Op.Cit. p.257.

⁶⁷ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* Op.Cit. pp.246-247.

⁶⁸ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo. *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla: CSIC, 1982, p.60.

⁶⁹ También hubo legislaciones relativas al corso en otros lugares de Europa como es el caso de las ordenanzas holandesas de 1597 y 1622.

⁷⁰ El derecho de represalia era utilizado cuando el enemigo violaba las reglas establecidas acerca de la guerra y la forma de llevarla a cabo. Al hacer uso del derecho de represalia se intentaba hacer que el enemigo renunciase al uso de las prácticas ilegales que estaba llevando a cabo mostrándole que se podía hacer uso de los mismos métodos. En: BASSIOUNI, M.C. “El Derecho penal internacional: Historia, objetivo y contenido.” *Anuario de derecho penal y ciencias penales*, 35 (1982) pp.5-42.

Diferentes compañías tanto de Francia como de Inglaterra recurrieron también al corso como defensa de sus monopolios en el Caribe, justificándose en la necesidad del contraataque.⁷¹

En Francia e Inglaterra existieron diferentes tipos de patente de corso dependiendo de lo que esta permitiera: el permiso de paso (*Let Pass*) fue un tipo de licencia empleada por los ingleses en las Indias durante épocas de paz.⁷² En diversas ocasiones el *Let Pass* fue usado como una estrategia para organizar un ataque, lo cual lo relaciona con los corsarios. La carta patente (*Letter of Marque*) era expedida en época de guerra. La *Letter of Marque* era la patente que más permisos concedía. En ella se estipulaba si la tripulación que viajaba bajo esta patente recibiría un sueldo de manera permanente o si debía cogerlo del botín conseguido. Los inicios de este tipo de patente se remontan al siglo XIII. En el XVI fue usada por marineros como Cumberland, Chidley y Raleigh. La carta de represalia (*Letter of Reprisal*) también tenía su origen en el siglo XIII. Se trataba de una patente de la cual se hacía uso cuando no se podía resolver algún problema por la vía legal, como por ejemplo que una autoridad no considerara válidas las protestas de sus adversarios sobre sus acciones de pillaje, ante lo cual se haría uso del corso para conseguir un botín que fuera igual a lo que se había perdido, (más los gastos llevados a cabo y cierto beneficio).⁷³

En Inglaterra se dejaron establecidos en 1585 los requisitos necesarios para la obtención de la *Letter of Reprisal*. Primero había que presentar una queja contra otro país ante la Alta Corte del Almirantazgo.⁷⁴ Dicha queja debía incluir el nombre de la embarcación que daría uso del corso, su capitán, la tripulación, el armador, el tonelaje y la munición que sería necesaria. Al obtener la patente, el corsario debía pagar un arancel, además tenía un plazo de seis meses para hacer uso del corso concedido por esta patente. Una vez pasado el tiempo estipulado ésta dejaba de tener validez.⁷⁵ Debía también realizarse un pago de 3.000 libras por nave para cubrir los posibles daños causados a terceros y garantizar el cumplimiento de las normas: el botín obtenido debía ser inventariado antes de ser vendidos, y sus compradores no podían canjearlo (de manera legal).⁷⁶ Esto nos muestra que existió un

⁷¹ ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería y comercio ilícito..." *Op.Cit.* pp.51-53

⁷² Esta patente era también utilizada por los españoles cuando sus barcos llegaban a zonas que se encontraban fuera de sus fronteras.

⁷³ *Ibidem.* p.53.

⁷⁴ Era necesario poseer testigos de lo ocurrido que afirmaran que lo que se denunciaba era real.

⁷⁵ Igualmente, muchos corsarios realizaron sus ataques estando fuera del plazo de tiempo, lo cual conllevaba un pago en compensación al Almirantazgo.

⁷⁶ APESTEGUI, Cruz. *Los ladrones del mar. Piratas en el Caribe, Corsarios, filibusteros y bucaneros. 1493-1700.* Barcelona: Lunweg, 2000, p.34.

intento de regularizar el corso y controlarlo mediante las diferentes patentes creadas para ello, así como su forma de obtención.

3.3. La actuación de los corsarios

Los primeros corsarios en recorrer el Atlántico fueron los franceses, a los que pronto decidieron seguir ingleses, holandeses y castellanos, transformando el mar Atlántico en lo que parecía un lugar sin ley.⁷⁷ La actuación de los corsarios dependió de los intereses de los países a los que servían. De esta manera, los objetivos que persiguieron los corsarios castellanos fueron muy distintos de los que buscaban los ingleses. Igualmente, aunque los objetivos de ingleses, franceses y holandeses pudieran converger, sus modos de actuación fueron distintos.

3.3.1. Los corsarios castellanos

Los corsarios castellanos se caracterizaron por ser principalmente voluntarios que se ofrecieron a sus monarcas para llevar a cabo su actividad en el mar contra los enemigos de la monarquía hispánica. Fueron distintos del resto de corsarios de Europa por tener un carácter más “defensivo”. Encontramos diferencias entre los corsarios castellanos que actuaron en zona americana y los que lo hicieron en las costas europeas. Los corsarios castellanos en América no se apropiaban de los bienes de gente de otros países, lo que hacían, según su punto de vista, era recuperar aquellos que les habían sido robado a su país. Se basaban en la idea de que el Papa había concedido las Indias a los reyes de España para considerar que cualquier comercio llevado a cabo en la zona por gente de otro país era contrabando y un robo a los intereses de España. De esta manera intentaban justificar sus propios actos. Los corsarios castellanos se veían a sí mismos como “justicieros”, gente que le devolvía a sus legítimos propietarios lo que les había sido robado. Por esta razón no atacaron las plazas inglesas de la zona Norteamericana y desarrollaron su actividad principalmente por el espacio que pertenecía al rey de España. Por ello abundaron por las costas cubanas, puertorriqueñas, la costa norte de Honduras (frecuentadas por ingleses y holandeses en el último caso), y dominicanas, (frecuentadas por franceses).⁷⁸

⁷⁷ KEMPE, Peter. “Even in the remotest Corners of the World: Globalized Piracy and International Law, 1500-1900”. *Journal of Global History*, V, nº3 (2010) pp.353-372.

⁷⁸ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros... Op.Cit.* pp.245-246.

En cuanto a las costas europeas del Atlántico, nos encontramos con que a inicios del siglo XVI se encontraban infectadas por delincuentes. La corona castellana trató de crear una cierta estabilidad para su comercio en el Báltico. Por ello en esta zona el corso español también tuvo un cierto carácter defensivo, pero fueron también utilizados durante las guerras de Carlos V y Felipe II para que actuaran de una manera más ofensiva en los escenarios marítimos, ordenando armar flotas de entre ocho y diez naves con un armamento completo a la altura de 1575.⁷⁹ El siglo XVII resultó ser un buen siglo para el corso, donde destacaron los corsarios vizcaínos, cuyos navíos se encontraban armados con hasta diez cañones y poseían una tripulación que oscilaba entre los ochenta y cien hombres.⁸⁰ La actividad corsaria en esta época pareció ser especialmente rentable, por lo que muchos hombres que poseían embarcaciones decidieron ir al mar en busca de buenos botines. Por otro lado, el Estado también quiso aprovechar para dotar a su Hacienda de recursos, por lo que se llegó a autorizar el uso del corso a los barcos de la Armada.⁸¹

La forma de actuación de los corsarios castellanos consistía en lograr la rendición del barco enemigo mediante la intimidación; en caso de que esto no ocurriera se recurría al abordaje. En ocasiones también se perseguía al otro barco para tratar de hacer que varase, pues las aguas de estas zonas eran poco profundas. En 1718 se reglamentó que los corsarios castellanos debían avisar mediante el disparo de artillería antes de atacar. Ante este disparo el barco enemigo debía bajar las velas; si no lo hacía, entonces era considerado una presa válida.⁸²

Las patentes de corso españolas solían otorgarse a un armador o capitán de nave. En el caso del armador, éste podía seleccionar después a los capitanes de sus barcos, los cuales quedarían amparados bajo su patente, quedando el armador como el socio que ponía el dinero necesario para pagar las fianzas, naves, armas, etcétera. En las patentes entregadas en zona americana, este socio era, normalmente, una persona considerada importante dentro de la sociedad colonial (hacendado, militar, ilustre...), aunque era más común que la patente fuera concedida directamente a un capitán. Había muchas clases distintas de capitanes, incluso

⁷⁹ RIVERA MEDINA, Ana María. “Estado, negocio y corsarismo... *Op.Cit.* pp.119-120.

⁸⁰ GUIARD Y LARRAURI, T. *Historia del Consulado de Bilbao*. Bilbao: T.I. 1981 p.252.

⁸¹ RIVERA MEDINA, Ana María. “Estado, negocio y corsarismo” *Op.Cit.* p.120.

⁸² LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* *Op.Cit.* p.251.

aquellos modestos que tan solo necesitaban una pequeña embarcación y poca tripulación para capturar el botín que unos contrabandistas habían dejado escondido en alguna playa.⁸³

Los corsarios castellanos tenían que cumplir las ordenanzas reales, las cuales les prohibían abusar de las presas y los prisioneros. Estos debían ser enviados a un puerto español donde serían entregados a las autoridades para ser juzgados de manera conveniente. El botín tenía que ser entregado de manera íntegra al intendente del puerto. El capitán del barco corsario debía redactar un informe con fecha y lugar de captura del enemigo, el intendente revisaba el botín y luego era vendido en una subasta pública. El dinero obtenido debía permanecer confinado durante un tiempo por si había alguna reclamación; una vez consumido este tiempo se le entregaba el quinto establecido a los corsarios. Sin embargo el hecho de que los ingleses y holandeses comenzaran a perseguirles hizo que muchos acabaran amenazando con colgar a los capitanes enemigos de sus barcos. Las autoridades españolas pasaron por alto en varias ocasiones las actividades llevadas a cabo por sus corsarios.⁸⁴

3.3.3. Los corsarios franceses

Tras el pacto de Tordesillas, Francisco I de Francia recurriría al Testamento de Adán, el cuál hablaba sobre la herencia de la estirpe de Adán, como justificación para enviar a sus marineros hacia América. Corsarios franceses como Le Clerc, Fleury o Maigot, atacaron a los navíos españoles que

navegaban por las zonas de las Azores, las islas Canarias y la Península. Será durante las primeras décadas del siglo XVI cuando el corso francés se encuentre bien organizado,

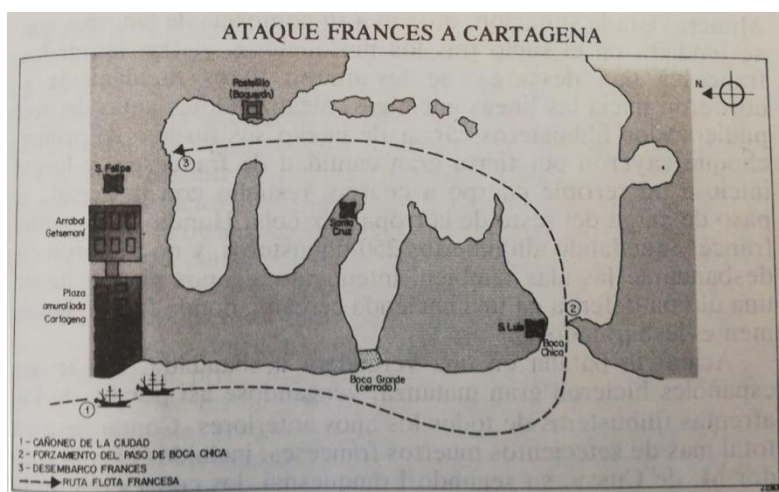


Imagen 1: Ataque francés a Cartagena. Extraído de SAIZ CIDONCHA, Carlos. *Historia de la piratería en América española*. Madrid: Editorial San Martín. 1985. p.335

⁸³ *Ibidem* p.248.

⁸⁴ *Ibidem* pp.252-253.

buscando principalmente el hostigamiento hacia la corona hispánica. Al encontrarse ante el reparto entre los reinos peninsulares de las nuevas tierras descubiertas, y viendo el monopolio que Castilla trataba de crear en América, los franceses no tardaron en recurrir al corso para entorpecer las actividades españolas en el Atlántico a través de ataques y robos a los barcos castellanos que iban y venían de América a Europa. Entre los primeros ataques que se dieron encontramos el de Jean Fleury contra un navío que viajaba desde Santo Domingo llevando azúcar a Sevilla, en 1526, o el de Maiguet contra una flota con procedencia también de Santo Domingo un año después.⁸⁵ No mucho después Le Clerc sería el primer corsario en recibir una patente con orden expresa de realizar ataques en América.⁸⁶ A partir de las acciones de Le Clerc durante la década de los treinta, muchos otros seguirían sus pasos, actuando indistintamente en tiempos de paz y de guerra. Sus zonas de actuación serían las rutas que pasaban cerca de La Española, pero también realizarían incursiones en tierra, como contra las poblaciones de La Yaguana o Santo Domingo. Estos ataques terrestres eran algo más puntuales, lo que solían hacer era proceder al saqueo y luego hacer una petición de rescate para finalmente terminar sus acciones allí. Con los navíos atacados durante las rutas comerciales también se realizaban peticiones de rescate si no había sido capturado o hundido.⁸⁷

El estado de guerra entre España y Francia durante la primera mitad del siglo XVI fue también una de las razones que provocaron que la actuación corsaria francesa se viera aumentada. Los ataques franceses no se aliviaron hasta el tratado de Cateau-Cambresis de 1559, aunque a pesar de ello las hostilidades hacia los españoles no cesaron del todo, como fue el ejemplo de Martín Cote, quien en 1559 tomó Santa Marta y en 1560 Cartagena.⁸⁸ Fueron los ataques franceses los que hicieron que España tuviera que armar en 1561 la estrategia defensiva conocida como el sistema de flotas, sobre la cual hablaré más adelante. Las acciones de los corsarios franceses continuaron de la misma manera durante todo el siglo XVII.

3.3.2. Los corsarios ingleses

⁸⁵ CABEZOS ALMENAR, Francisco. "Piratería y corso en La Española..." *Op.Cit.* p.4-10.

⁸⁶ BUTEL, Paul. *Les Caraïbes au temps des filibustiers*. Paris: Aubier Montaigne, 1982. p.35.

⁸⁷ CABEZOS ALMENAR, Francisco. "Piratería y corso en La Española..." *Op.Cit.* p.10.

⁸⁸ ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe..." *Op.Cit.* p.40.

La actuación de los corsarios ingleses fue un fenómeno que se dio principalmente por el control de la Monarquía Hispánica sobre el comercio con América, aunque hay que apuntar que los primeros piratas ingleses actuaron por interés propio.⁸⁹ Su aparición en América fue algo tardía, pues su actuación se dio primero en la zona del Canal de la Mancha, y luego en Guinea, donde tuvieron problemas con los portugueses puesto que se dedicaron a hostilizar Madeira y las Azores.⁹⁰ La disminución de su comercio de paños y la riqueza comercial de España hizo que los ingleses infestaran el resto del Atlántico en la segunda mitad del siglo XVI. Tanto sus intereses por encontrar nuevos mercados y colonias como la demanda de los bienes americanos tal como el azúcar, cacao, tabaco y colorantes, crearon su necesidad de ir a América⁹¹, pues Inglaterra era una potencia cuya prosperidad se debía en parte a sus lazos comerciales. Los ingleses también comprendieron que, si querían continuar siendo una potencia a tener en cuenta, Inglaterra debía de participar en los primeros descubrimientos geográficos del nuevo mundo para poder obtener una parte de lo que los católicos pretendían quedarse.⁹²

Entre los primeros acontecimientos que se dieron encontramos ejemplos como naves capturadas por Edward Cook, entre otros, pero es la aparición del capitán John Hawkins la que marcó el curso inglés.⁹³ Hawkins se dedicó a traficar con esclavos africanos y ciertas mercancías que estaban prohibidas en la zona del Caribe a cambio de cuero, azúcar, perlas, jengibre y oro. En 1564 realizó una incursión en la que recibió apoyo tanto de comerciantes de Londres como de la propia Isabel I, la cual le arrendó un galeón de setecientas toneladas a cambio de percibir un porcentaje de los beneficios obtenidos. Sus actividades continuaron hasta 1569, donde un enfrentamiento en San Juan de Ulúa con las autoridades españolas hizo que Hawkins tuviera que huir, afectando negativamente al patrocinio que le brindaban los mercaderes de la zona sudoeste de Inglaterra. Esto supuso un duro golpe para el orgullo inglés e hizo que se pararan algunos de los proyectos existentes para futuras incursiones. Tanto el sentimiento de derrota como las mejoras defensivas que realizó España en sus colonias no hizo más que acrecentar el odio hacia la potencia. Sin embargo, esto no hizo que

⁸⁹ CABEZOS ALMENAR, Francisco. "Piratería y corso en La Española..." *Op.Cit.* p.10.

⁹⁰ SAIZ CIDONCHA, Carlos. *Historia de la piratería en América española*. Madrid: Editorial San Martín, 1985 p.51.

⁹¹ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* *Op.Cit.* p.71.

⁹² ABAD, R.M. "Corsarios y piratas británicos en aguas canarias durante el siglo XVI: John Hawkins, Francis Drake y Walter Raleigh." *Tabeto: Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, 7 (2014) pp.91-105.

⁹³ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* *Op.Cit.* p.71.

los ingleses cesaran sus actividades, aunque sí produjo un descenso de las ganancias además de un aumento de los costos de las empresas. El rencor hacia España, formado también por el encarecimiento de las actividades relacionadas con la piratería, hizo que se diera un cambio en la forma de actuación inglesa; ya no se movían simplemente para comerciar de forma ilegal (fuera de manera pacífica o no), sino que, además, buscaban la represalia atacando tanto a navíos como a lugares en tierra. Esto abrió un nuevo ciclo en el corso inglés, dado en parte también por la rivalidad entre Felipe II e Isabel I, explotando en una guerra que duraría veinte años, de 1585 a 1604.⁹⁴ Durante la primera parte del reinado de Isabel I ésta se dedicó a crear una marina robusta y fuerte y a fomentar tanto el contrabando en las Indias como el odio hacia los españoles. Al cabo de los años Isabel se encontró con una gran infraestructura marítima y una nobleza enriquecida, por lo que decidió canalizarlo todo hacia el corso.⁹⁵

Los corsarios enviados por Isabel fueron numerosos, pero sin duda uno de los más célebres e importantes fue Francis Drake, quien sirvió también como uno de los mejores representantes de la guerra de represalia, puesto que éste no estaba tan interesado en el comercio,

sino más bien en el ataque a España.⁹⁶ Él mismo decía que “los españoles le debían mucho dinero”, refiriéndose a aquel que no había podido robar.⁹⁷ Sin embargo los inicios de Francis Drake fueron independientes de la corona inglesa, puesto que se movió por intereses propios, buscando venganza y fama.⁹⁸ Por ello se puede denominar a Drake como un pirata en vez de corsario durante la década de los 70, ya que realmente no contaba con una patente de la reina. Pese a esto, al propio Drake le molestaba ser calificado de pirata, ya que él actuaba muchas veces incluso con capital de su reina y siempre contra una nación enemiga, aunque no

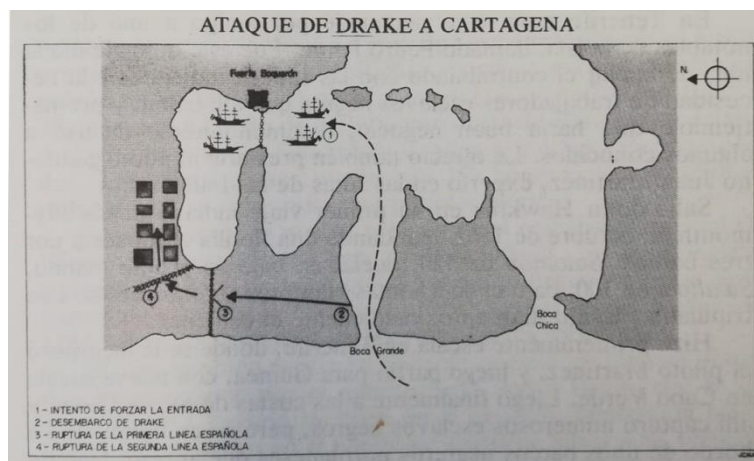


Imagen 2: Ataque de Drake a Cartagena. Extraído de SAIZ CIDONCHA, Carlos. *Historia de la piratería en América española*. Madrid: Editorial San Martín. 1985. p.53

⁹⁴ ZAMBRANO PÉREZ, Milton. “Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe...” *Op.Cit.* pp.40-42.

⁹⁵ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* *Op.Cit.* p.97.

⁹⁶ *Ibidem* p.38.

⁹⁷ SAIZ CIDONCHA, Carlos. *Historia de la piratería...* *Op.Cit.* p.62.

⁹⁸ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* *Op.Cit.* p.38.

hubiera una declaración formal de guerra⁹⁹. El capitán se ganó el nombre del Dragón de los Mares puesto que mostró poco respeto tanto ante la propiedad como ante la vida de sus víctimas de sus ataques. La razón por la que siguió una estrategia basada en la venganza fue la derrota dada en San Juan de Ulúa, donde él también había participado en el bando inglés.¹⁰⁰

La empresa más importante llevada a cabo durante esta época se dio en 1595. Fue propuesta por Drake, pero la reina Isabel insistió en que la comandara conjuntamente con Hawkins. El objetivo de la incursión fue discutido y cambiado en varias ocasiones, quedando finalmente el de robar el tesoro que un galeón había dejado en Puerto Rico tras naufragar a causa de una tormenta. La expedición se compuso por un total de veintisiete barcos, entre los cuales seis eran de la reina. Zarparon de Plymouth el 7 de septiembre. Drake navegaba en la *Defiance* mientras que Hawkins lo hacía en la *Gerland*. Pronto comenzaron a haber diferencias de opinión, pues Hawkins quería ir directamente a por el tesoro de Puerto Rico mientras que Drake prefería atacar Las Palmas. Finalmente Hawkins cedió cuando le convencieron de que podrían capturar la isla en tres o cuatro días.¹⁰¹ La realidad fue que, tras varios fracasos, tuvieron que retirarse sin haber conseguido nada en las Canarias, y el tiempo que perdieron fue utilizado por Felipe II para enviar cinco fragatas de guerra para que recuperaran el tesoro de Puerto Rico.¹⁰² Tras esto la expedición continuó su camino, llegando a San Juan de Puerto Rico, donde se les recibió con cañonazos y pudieron comprobar la efectividad de las mejoras en defensa que habían implementado los españoles. Hawkins murió en San Juan y Drake asumió el mando único. A partir de aquí tan solo encontraron fracasos y personas que se negaron a negociar con ellos, por lo que dejaron varias poblaciones ardiendo a su paso. Finalmente Drake moriría por una enfermedad en 1596 al llegar a Portobelo. Thomas de Baskerville pasó a liderar la expedición y ordenó la vuelta a Inglaterra, la cual no se dio sin antes ser atacados por una escuadra española. Así es como murieron los dos corsarios ingleses más célebres, los cuales se habían topado con que las mejoras defensivas españolas impedían ya que actuaran con tanto éxito como antaño.¹⁰³

⁹⁹ *Ibidem* p.38.

¹⁰⁰ ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe..." *Op.Cit.* p.43.

¹⁰¹ LLOYD, Christopher. *Drake corsario y almirante*. Madrid: Cultura Clásica y Moderna, 1958 pp.183-186

¹⁰² RUMEU DE ARMAS, Antonio. *Los viajes de John Hawkins en América (1562-1595)*. CSIC, 1947. Disponible en: <http://digital.csic.es/handle/10261/161952> p.376.

¹⁰³ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* *Op.Cit.* pp.113-116.

Tanto Hawkins como Drake, así como otros marinos que actuaron desde 1585 bajo el amparo de Isabel I, representaron la primera etapa de la actuación inglesa en el Atlántico, la cual se encontraba financiada por grupos comerciales ingleses y buscaba principalmente tanto enriquecerse como desestabilizar a España. Pero en el siglo XVII la política inglesa da un cambio, pasando del uso abierto del corso y las prácticas agresivas a unas expediciones más “pacíficas”. Este cambio pudo darse porque los ingleses observaron cómo tanto franceses como holandeses, que llevaban prácticas menos agresivas, sacaban mayores beneficios de sus contrabandos, aparte de que armar las naves era más caro. Muchos de los contrabandistas no dejaron sus viejas prácticas de asalto y saqueo, como Simón Boreman, quien atacó las costas de Cunamá en 1601 o Christopher Cleeve, que tomó Santiago de Cuba en 1603.¹⁰⁴ A parte del el asalto y el saqueo, buscarán también vender dentro de un circuito ilegal todo aquello que habían conseguido, tratando de sacar el mayor beneficio posible antes de volver a Inglaterra.¹⁰⁵

Esta política tranquila se encuentra estrechamente relacionada con la subida al trono de Jacobo I en 1603, el cual logró una cierta paz con España desde ese mismo año gracias a su abandono del apoyo al corso. Jacobo I llegó a declarar que aquellos marineros ingleses que penetraran en aguas españolas serían castigados tanto por la corona española como por la inglesa. Los piratas ingleses continuaron acudiendo al Caribe a realizar sus empresas, pero no tenían ya el apoyo del rey, por ello actuaron en las zonas que se encontraban peor conectadas, como fueron las Antillas Menores, Jamaica o Puerto Rico. El inicio del reinado de Carlos I en 1625 reactivó el corso inglés con apoyo abierto de la corona. Sus acciones durante finales del siglo XVI y principios del XVII desestabilizaron el comercio ultramarino y exhibieron la vulnerabilidad de la defensa española.¹⁰⁶

3.3.4. Los corsarios holandeses

Una de las razones que tuvieron los holandeses para enviar corsarios por el mar Atlántico fue comercial. Mientras Holanda se mantuvo bajo control español, solo podían obtener mercancías como el azúcar, tabaco, cuero, jengibre, perlas, cochinilla, añil o cacao por los altos precios que pedían los españoles. En el momento en el que las relaciones se

¹⁰⁴ ZAMBRANO PÉREZ, Milton. “Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe...” *Op.Cit.* pp.44-45.

¹⁰⁵ CABEZOS ALMENAR, Francisco. “Piratería y corso en La Española...” *Op.Cit.* p.4.

¹⁰⁶ ZAMBRANO PÉREZ, Milton. “Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe...” *Op.Cit.* pp.45-46.

vieron cortadas tras la independencia de los Países Bajos, los corsarios holandeses comenzaron a surcar los mares hacia América para buscar estos bienes. El alto grado de comercio en el mar Atlántico fue también un factor que atrajo a los holandeses, además del hecho de que España no pudiera defender de manera óptima algunas zonas como, por ejemplo, las Antillas Menores. Todo esto hacía que fuera fácil espiar a los barcos que transportaban plata desde las llamadas “islas inútiles”¹⁰⁷.

Guillermo de Orange se expidió una importante cantidad de patentes de corso, llevando a sus marineros a realizar acciones de contrabando entre Sudamérica o trayendo a Europa aquello que habían saqueado. Su forma de actuación se basaba en realizar tratos con las autoridades de los lugares a los que llegaban. Fondeaban sus barcos cerca de una población y mandaban a un mensajero a hablar con las autoridades de la zona para realizar algún intercambio. Las autoridades se veían entonces en un dilema; su deber era negarse al intercambio, pero si lo hacían podían sufrir represalias por parte de los corsarios. Por ello, muchas veces accedían al intercambio y luego lo justificaban ante las autoridades mayores diciendo que habían sido amenazados. De esta forma los gobernadores acabaron convirtiéndose en contrabandistas cuando su trabajo era, precisamente, evitar el comercio ilícito.¹⁰⁸ De hecho, el comercio en las costas americanas del Atlántico se caracterizó durante el siglo XVII por la persistencia y regularidad del contrabando llevado a cabo con vendedores no españoles.¹⁰⁹ Los holandeses comerciaban principalmente con los habitantes de las costas occidentales de La Española, donde los habitantes se reunían en Guanahibes. Un disparo indicaba el inicio del comercio con los barcos. Se calcula que el comercio ilícito con Holanda durante el siglo XVII importaba un total de 800.000 florines al año, y que de este se beneficiaban también los franceses y los ingleses.¹¹⁰

Uno de los productos que más atrajo a los holandeses a América fue la sal, esencial para ellos ya que la utilizaban para conservar el arenque, el cual era parte fundamental dentro de su economía, así como para mantequilla y queso¹¹¹. Felipe II creyó que si conseguía asfixiar la economía holandesa podría acabar también con la sublevación de los Países Bajos,

¹⁰⁷ Hay que tener en cuenta que el Caribe se encuentra repleto de pequeñas islas que estaban completamente deshabitadas.

¹⁰⁸ *Ibidem* pp.46-47.

¹⁰⁹ MOUTOUKIAS, Zacarías. “Power, Corruption, and Commerce: The Making of the Local Administrative Structures in Seventeenth-Century Buenos Aires”. *Hispanic American Historical Review*, vol. 68 n°4 (1988) pp.771-801.

¹¹⁰ SAIZ CIDONCHA, Carlos. *Historia de la piratería...*” *Op.Cit.* pp.118-119.

¹¹¹ GOSLINGA, Cornelio. *Los holandeses en el Caribe*. La Habana: Casa de las Américas, 1983. p.110.

por lo que los holandeses recurrieron al contrabando para hacerse con sal.¹¹² Cuando España les cerró las rutas europeas y africanas para adquirir este producto, (como la zona de Setúbal, en la costa ibérica, Gibraltar o las islas de Cabo Verde), los holandeses se vieron obligados a adquirirlo en el continente americano. A partir de 1598 consiguieron sal principalmente en la costa venezolana, especialmente en Punta de Araya.¹¹³ Se calcula que entre 1587 y 1602, de Holanda partieron más de 1.000 barcos con el objetivo de encontrar sal.¹¹⁴ Para abastecerse de ella enviaban urcas armadas que podían llegar hasta las 600 toneladas. Éstas iban en grupos de entre ocho y diez. Además de obtener la sal, aprovechaban también para realizar ataques contra navíos españoles o para hacer de bloqueo en las costas de Cumaná y Margarita. En el momento en el que recibían un aviso de que una flota española andaba cerca se escondían en islas deshabitadas¹¹⁵ para esperar a que se marchara y continuar con sus actuaciones.¹¹⁶

Los holandeses utilizaron la “lucha contra el absolutismo español” como principal justificación del uso del corso entre 1568 y 1648. En 1567, cuando Alba llegó a Flandes e inició una persecución contra los protestantes, muchos rebeldes se escondieron en los bosques, pero muchos otros lo hicieron en naves mercantes que fueron armadas en corso. Guillermo de la Marck se convirtió en su principal jefe, colocando su base de operaciones en la isla de Voorne. Fueron conocidos como los mendigos del mar,¹¹⁷ cuya patria era el mar puesto que la suya se encontraba ocupada por los españoles. Los mendigos del mar no dudaron en unirse a Guillermo de Orange cuando se convirtió en el caudillo de la rebelión, quien decidió entregarles patentes de corso.¹¹⁸ En 1576 crearon una flota de las Provincias Unidas, llamada la “gueux de mar”, la cual se convertiría en una importante herramienta de guerra para los holandeses. Actuó primero en el Canal de la Mancha contra los navíos españoles, pero que con el tiempo fue moviéndose de zona¹¹⁹. No tardaron mucho en darse cuenta de que la mejor forma de luchar contra Felipe II era atacando a sus colonias.¹²⁰

¹¹² LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros... Op.Cit.* p.122.

¹¹³ ZAMBRANO PÉREZ, Milton. “Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe...” *Op.Cit.* p.48.

¹¹⁴ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros... Op.Cit.* p.122.

¹¹⁵ Aquellas islas de las Antillas que no se encontraban ocupadas y por lo tanto estaban indefensas.

¹¹⁶ SAIZ CIDONCHA, Carlos. *Historia de la piratería... Op.Cit.* p.118.

¹¹⁷ Algunos autores, como Masiá de Ros, afirman que el nombre de mendigos o pordioseros del mar se lo dieron los rebeldes a sí mismos.

¹¹⁸ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros... Op.Cit.* p.121.

¹¹⁹ En 1596, por ejemplo, cincuenta y tres barcos comandadas por el conde Mauricio, hijo del Príncipe de Orange, atacaron Cádiz junto con el Conde de Essex.

¹²⁰ *Ibidem* p.111.

Guillermo de Orange perseguía tres claros objetivos a la hora de entregar patentes: por un lado, quería adquirir una fuerza de apoyo para la rebelión, por otro, obtener fondos económicos para costear la guerra, los cuales provenían de los botines capturados por los corsarios, y por otro, que los ataques de sus corsarios crearan descontento dentro del bando español, provocando de esta manera insurrecciones.¹²¹ De esta manera, Guillermo se hizo con una potente fuerza en el mar. Consiguió disciplinar a sus hombres y organizarles bajo un almirante. Además, ordenó que un tercio del botín que capturasen los corsarios fuera utilizado para la guerra de Holanda.¹²²

En cuanto a los ataques de los mendigos del mar tras haberse convertido oficialmente en corsarios, comenzaron en 1572 con la conquista de Brielle. A la altura de 1576, a pesar de haber configurado ya su armada, la “gueux de mar”, no conocían aún las técnicas para la navegación de gran altura, las cuáles acabaron aprendiendo de españoles e ingleses. En 1580 tradujeron el *Arte de Navegar*, escrito por Pedro Medina, y diecinueve años después el *Regiment for the Sea*, de William Bourne. En 1595 atacaron Gran Canaria con 72 buques comandados por Pieter van der Does, obteniendo un importante botín, y poco después se atrevieron a aventurarse a América enviando siete naves que volvieron a Europa con un cargamento de azúcar. Sus incursiones en zona americana se detuvieron durante la Tregua de los Doce años, en 1609, y se retomaron con el final de la misma, en 1621, llegando a su punto álgido en el segundo cuarto del siglo XVII.¹²³

4. La defensa de la Monarquía Hispánica

Como hemos visto, la corona española trató de crear un monopolio del comercio con América, excluyendo de él a todo aquel que no fuera castellano. Para llevarlo a cabo se tuvieron que poner en marcha distintas medidas de control tanto de la mercancía que pasaba de un lado a otro del Atlántico, como de las personas.¹²⁴ Siendo el oro y la plata de América uno de los principales intereses y fuentes de ingreso de la corona, los métodos de defensa

¹²¹ GOSLINGA, Cornelio. *Los holandeses en el Caribe...* Op.Cit. p.14.

¹²² LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* Op.Cit. p.121.

¹²³ *Ibidem* p.122.

¹²⁴ CAÑÓN GARCÍA, Pablo. “El comercio ilícito en los dominios americanos de la Monarquía Hispánica durante la Unión de Coronas: una propuesta de análisis a partir del estudio de las redes y su circulación.” en ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, PONCE LEIVA, Pilar (coords.) *Debates sobre la corrupción en el Mundo Ibérico, siglos XVI-XVIII*. Alicante: Biblioteca Digital Miguel de Cervantes, 2018. pp.209-227.

que se llevaron a cabo para protegerla fueron mejorando con el paso del tiempo, aprovechando la experiencia obtenida de los ataques piratas. Dividiré este apartado en dos puntos: la defensa que se llevó a cabo para proteger en alta mar a las embarcaciones, y la que se empleó para defender ciudades y plazas en tierra.

4.1. La defensa en alta mar

Aunque se haya hablado de la búsqueda del dominio del mar, hay autores que prefieren precisar que lo que se buscaba era más bien el control de las comunicaciones, lo cual es especialmente relevante al tratarse del ataque y la defensa del comercio en sí.¹²⁵ Los ataques de piratas y corsarios en el mar fueron un gran problema. La corona no dejó de recibir quejas de armadores porque habían perdido sus navíos tras un asalto o, incluso peor, porque aparte de la nave se habían perdido también las mercancías que esta transportaba.¹²⁶ Sin embargo, la importancia de las rutas no residía únicamente en el comercio, pues eran también la unión entre las colonias y la metrópolis, y por lo tanto los barcos que navegaban por ellas cumplían también funciones políticas, administrativas, militares y de asistencia a las regiones que se encontraban más lejanas.¹²⁷

Los viajes a través de las rutas entre la península y América se estructuraron concentrándose en manos de instituciones y mercaderes españoles, excluyendo a cualquier extranjero, siendo esto la base principal del intento español por crear un monopolio. Al principio el sistema defensivo en el mar era llevado a cabo por las distintas Armadas de Guarda, que tenían como misión proteger a las naves en su última parte del trayecto hacia la península, ya que era en la que más ataques piratas se realizaban. También se encargaban de recorrer las costas de Finisterre a Azores, y luego a Cádiz, para asegurarse de que no hubiera merodeadores en la zona del tornaviaje a Sevilla.

Pero los ataques piratas que se dieron a las naves españolas durante la primera mitad del siglo XVI fueron en aumento, a lo que España respondió primero con la prohibición a las naves de que fueran solas (a partir de 1526), y más tarde con la implementación del sistema de flotas, (en 1564), el cual acabó regulando dos flotas que salían periódicamente de

¹²⁵ OTERO LANA, Enrique. “El corso del flandes español...” *Op.Cit.* pp.111-133.

¹²⁶ RIVERA MEDINA, Ana María. “Estado, negocio y corsarismo...” *Op.Cit.* pp.117-133.

¹²⁷ O'DONNELL, Hugo. *España en el descubrimiento, conquista y defensa del mar del sur*. Madrid: Editorial MAPFRE, 1992. p.120.

Sevilla, una en dirección a Nueva España y la otra a Tierra Firme.¹²⁸ El sistema de flotas consistía en enviar varias naves acompañadas de navíos de guerra para que pudieran realizar el viaje con mayor seguridad ante los ataques. Las flotas estaban programadas para dejar Sevilla a principios de año, sobre marzo o abril. Hacían escalas en distintos

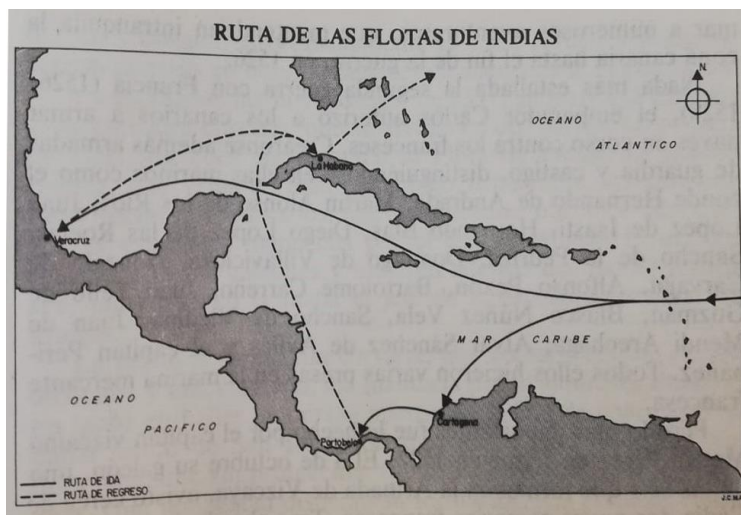


Imagen 3: Ruta de las flotas de indias. Extraído de SAIZ CIDONCHA, Carlos. *Historia de la piratería en América española*. Madrid: Editorial San Martín. 1985. p.21

puertos del Caribe, como Puerto Rico o Santo Domingo. Ambas flotas se reunían en La Habana cuando comenzaban el viaje de retorno a la península. A pesar de estar reguladas, las fechas tanto de ida como de vuelta se decidían muchas veces en secreto para que el enemigo no pudiera conocerlas. Sin embargo, el puerto de salida fue Sevilla tanto en el siglo XVI como en el XVII, ya que la Casa de Contratación se encontraba allí. El sistema de flotas se mantuvo sin ninguna modificación importante hasta 1739, aunque también salían algunas naves de manera excepcional y al margen de estas flotas. Estos navíos recibieron permisos a cambio de pagar a la corona un derecho de tonelaje que se creó en 1642. A diferencia de las flotas, su destino eran puertos secundarios, como podían ser Buenos Aires, Caracas, Honduras, Puerto Rico o Margarita. Los registros que se conservan entre 1550 y 1650 nos indican que las embarcaciones que hacían el viaje solas no alcanzaron a ser ni el 20% del total.¹²⁹

El trayecto entre España y América recibió el nombre de Carrera de Indias. La Carrera de Indias era más compleja que el recorrido en sí, ya que necesitaba de instituciones e impuestos que la controlaran. Una de ellas fue la Casa de Contratación, creada en 1503 con el fin de que controlara de manera exclusiva las actividades económicas que se llevaban a cabo entre España y América.¹³⁰ La más importante fue el Consulado de Sevilla, el cuál fue creado en 1543 mediante una real provisión. Muchas de las actividades de las que se

¹²⁸ *Ibidem*. pp.139-140.

¹²⁹ ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería y comercio ilícito..." *Op.Cit.* pp.25-27.

¹³⁰ COLLADO VILLALTA, P. "El Consulado de Sevilla: por un mayor protagonismo en la Carrera de Indias, 1591-1608". *Actas II Jornadas de Andalucía y América* (1987) pp.275-305.

ocupaba la Casa de Contratación fueron siendo traspasadas al Consulado¹³¹, el cuál alcanzó su mayor protagonismo a finales del siglo XVI¹³². Sus principales funciones eran organizar a los mercaderes y negociantes que tuvieran relaciones con el comercio con América, y servir como tribunal para los juicios entre sus miembros. El Consulado también se encargaba de asuntos como el de proponer el tonelaje que podían llevar las flotas.¹³³

Para controlar el tráfico en el mar e impedir el contrabando también se crearon diferentes impuestos, como por ejemplo el del almojarifazgo. Este era cobrado dependiendo del total de la mercancía que había sido comercializada entre ambas orillas. La mercancía enviada a América se gravaba con un 7.5%, siendo un 2.5% cobrado en Sevilla a su salida y un 5% cobrado en América cuando llegaba. De igual manera, se cobraba un 5% por las mercancías que eran traídas a Sevilla además de un 10% por “alcabala de primera venta”. Este impuesto se dobló en 1566 (se pagaba un 5% en Sevilla y un 10% en América), sumado al resto de impuestos aduaneros se acababa pagando un 32%; un 15% por las exportaciones desde Sevilla y un 17% por las importaciones. Al ser una carga impositiva tan grande, los comerciantes buscaron formas de no pagarlas; pasaban las mercancías de un barco a otro en medio del mar para no pagar una vez se llegaba a América, habiendo antes conseguido un recibo en Sevilla donde no se había especificado la mercancía registrada,¹³⁴ o bien desembarcaban en otros lugares, aprovechando para introducir bienes y esclavos en América, y luego lo justificaban diciendo que había sido una arribada forzosa.¹³⁵

Se creó un sistema de policía costero que se movía en unidades pequeñas comprobando las islas y principales lugares donde podían esconderse los piratas.¹³⁶ Se fueron enviando también diferentes expediciones para atacar a los piratas y contrabandistas a lo largo del siglo XVII. En 1605, por ejemplo, se envió desde Lisboa a un grupo de 14 galeones comandados por Juan Álvarez con la intención de escarmentar a los holandeses que comerciaban con sal. Hicieron el amago de dirigirse a Flandes para despistarles, y luego cambiaron el rumbo hacia Araya, principal zona de extracción de sal donde comerciaban los

¹³¹ ROMANO, Ruggiero. *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano, siglos XVI-XVIII*. México: Fondo de Cultura Económica. 2004, p.237.

¹³² COLLADO VILLALTA, P. “El Consulado de Sevilla...” *Op.Cit.* p.296.

¹³³ Aunque la decisión definitiva la tenía el Consejo de Indias.

¹³⁴ ROMANO, Ruggiero. *Mecanismo y elementos del sistema...* *Op.Cit.* p.237.

¹³⁵ ZAMBRANO PÉREZ, Milton. “Piratas, piratería y comercio ilícito...” *Op.Cit.* p.29.

¹³⁶ *Ibidem* pp.136-141.

contrabandistas holandeses, sorprendiendo a diecinueve de sus urcas, las cuales fueron apresadas o hundidas, y sus tripulantes ahorcados.¹³⁷

El contrabando y la piratería, sin embargo, no hizo más que aumentar su presión sobre los navíos españoles, pues el sistema de flotas fue cada vez más irregular e ineficaz. Ninguna de las medidas que la Corona intentó utilizar consiguió ser realmente eficaz para conseguir una defensa efectiva contra la piratería.¹³⁸

4.2. La defensa en tierra firme

La línea de costa fue igualmente importante por ser la entrada y salida de las mercancías, así como la única vía de comunicación con la metrópoli.¹³⁹ Los piratas también atacaron poblaciones en tierra firme para conseguir botines mayores. Su forma de actuación era conquistar el lugar, saquearlo, y luego pedir un rescate a los vecinos a cambio de no incendiarlo, lo cual nos indica que las ganancias obtenidas no debían de ser tampoco muy grandes, ya que debían recurrir a la extorsión para aumentarlas.¹⁴⁰ Hay que tener en cuenta que América era un territorio muy vasto, y que por lo tanto las poblaciones españolas estaban muy separadas entre sí y contaban con pocos habitantes.¹⁴¹ En caso de ataque pirata, eran los propios vecinos quienes se debían defender. Es importante apuntar que no eran militares y que normalmente las armas de las que disponían eran lanzas y espadas, es decir objetos poco eficaces contra los arcabuces piratas. De esta manera se dieron situaciones en las que 400 piratas se enfrentaron a únicamente 50 ó 80 soldados. El hecho de que las poblaciones se encontraran muy separadas entre sí impedía también que pudieran ayudarse entre ellas. Una clara muestra de ello fue cuando Raleigh atacó Santo Tomé de la Guayana en el año 1605. Los habitantes pidieron ayuda a Santa Fe de Bogotá, la cual tardó un total de seis meses en llegar. Para entonces, los piratas hacía tiempo que se habían marchado.¹⁴²

Por lo tanto, la defensa de los pueblos españoles a inicios del siglo XVI se reducía a un grupo pequeño de soldados, como mucho entre 20 y 30, junto con los vecinos armados,

¹³⁷ SAIZ CIDONCHA, Carlos. *Historia de la piratería...* Op.Cit. p.118.

¹³⁸ ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería y comercio ilícito..." Op.Cit. p.38.

¹³⁹ O'DONNELL, Hugo. *España en el descubrimiento...* Op.Cit. p.115.

¹⁴⁰ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* Op.Cit. p.61.

¹⁴¹ Como dijimos al principio, en la política de poblamiento española solo se aceptaba a gente considerada de "primera categoría", es decir que no se le permitía el paso a América ni a judíos, ni moriscos, ni gitanos, etc.), esto hizo que el número de gente que se aventuraba a ir a las Indias fuera más bajo.

¹⁴² LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros...* Op.Cit. pp.30-31.

que trataban de resistir en el fuerte, (si había uno), y huían al bosque en cuanto este caía.¹⁴³ Esta fue la razón por la que las acciones piráticas en tierra fueron bastante exitosas.¹⁴⁴ Al abandonar los pueblos ante un ataque, forzaban a los piratas a tener que marcharse para buscar en otro lado, de manera que el mayor daño que podían hacer, en todo caso, era quemar el lugar, lo cual acababa siendo anti productivo para los propios piratas. No se trataba de una política de abandono, sino una manera de dirigir los esfuerzos militares en otras direcciones. A pesar de ello se intentaban tomar medidas defensivas como la construcción de trincheras, cuya misión era suponer un obstáculo ante el desembarco de los enemigos, siendo colocadas únicamente hacia el mar de manera que la población pudiera emplear el tiempo ganado en replegarse tierra adentro.

Por lo consiguiente, las características que tuvieron los sistemas defensivos de las costas en América durante los dos primeros tercios del siglo XVI fueron una falta de un verdadero plan defensivo de carácter conjunto, una defensa terrestre particular y local en cada zona, falta de un buen sistema de fortificación, planes estratégicos basados en una defensa superficial seguida de un repliegue, y una contraofensiva que era llevada a cabo por flotas y unidades navales, y no en tierra.

Como el número de ataques fue incrementando y eran exitosos, la Corona se vio obligada a mejorar los sistemas de defensa. En el momento en que para defender el mar se organizaron las flotas y se mejoraron las armadas que protegían los barcos, en tierra se intentaron fortificar ciertas ciudades. Para ello Felipe II envió al maestre de campo Juan de Tejada, quien se encargó de la parte técnica, y al ingeniero militar Bautista Antonelli.¹⁴⁵ Antonelli fue nombrado en 1586 ingeniero real por Felipe II, ante quien presentó su proyecto de fortificaciones tras viajar en 1589 a Cartagena de Indias, Portobelo, Nombre de Dios, Chagre y Panamá, además de La Habana, Santo Domingo y Puerto Rico para examinar las ciudades. Antonelli volvió a Madrid para que el rey viera y aprobara sus diseños y dibujos, y volvió de nuevo a América en 1588 para poner en ejecución aquello que había trazado. En Puerto Rico, por ejemplo, construyó un castillo y una plataforma que se colocó a la entrada del puerto. En La Habana levantó un fuerte, en San Juan de Ulúa ayudó a construir un puerto junto con las obras que fueran necesarias para defenderlo correctamente y creó las defensas

¹⁴³ Huir al bosque era una buena idea puesto que los piratas, gente de mar, no conocían bien la geografía tierra adentro y, por lo tanto, no se atrevían a seguirles hasta lo que podía ser una trampa. Los habitantes normalmente esperaban en el bosque a que los atacantes se marcharan antes de salir de su escondite.

¹⁴⁴ *Ibidem* pp.30-31.

¹⁴⁵ SAIZ CIDONCHA, Carlos. *Historia de la piratería... Op.Cit.* p.82.

también de plazas como la de Cartagena o Nombre de Dios.¹⁴⁶ Por otra parte se crearon nuevas leyes que intentaban disuadir a los contrabandistas de continuar con sus acciones. Un ejemplo de ellas fue la Real Cédula del 6 de junio de 1556, la cual prometía grandes castigos para aquellos funcionarios de las Indias que se atrevieran a comerciar con extranjeros, como la pérdida de bienes o de la propia vida, ya fuera por realizar un intercambio, rescate de presas, o venta tanto de provisiones como de armas o pertrechos. Con esta cédula se intentó potenciar aún más el monopolio español sobre el comercio, creyendo que, al disuadir a los contrabandistas, los franceses e ingleses no podrían hacer negocio a través de la vía ilegal. Sin embargo, ninguna ley fue suficiente para frenar al comercio ilegal.¹⁴⁷



Imagen 4: Las fortificaciones de Cartagena de Indias por Bautista Antonelli (1594)
Extraído de MORATO MORENO, Manuel. *Los Antonelli, una saga de arquitectos e ingenieros al servicio de la corona española*. Sevilla: Universidad de Sevilla. 2008

5. Conclusión

A pesar de los distintos matices de actuación que tuvieran piratas y corsarios, es posible considerar como corsario a todo aquel que poseía una patente de corso expedida por un gobierno y actuara siguiendo las normas que esta le establecía, pues existieron leyes suficientes para regularlo. Es cierto, por otro lado, que el modo de actuar de los corsarios fue muy irregular, por lo que la dificultad para delimitar de manera exacta su concepción es alta.

¹⁴⁶ MORATO MORENO, Manuel. *Los Antonelli, una saga de arquitectos e ingenieros al servicio de la corona española*. Sevilla: Universidad de Sevilla. 2008. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/264419984_Los_Antonelli_una_saga_de_arquitectos_e_ingenieros_militares_al_servicio_de_la_Corona_espanola

¹⁴⁷ *Ibidem* pp.38-39.

El gran desarrollo que tuvieron tanto la piratería como el corso en esta época se puede achacar, por un lado, al monopolio que la monarquía hispánica trató de crear sobre el comercio con América ya desde el siglo XV, pues tanto el oro y la plata encontrados en el continente, como todos los nuevos productos que comenzaron a exportarse a Europa (café, tabaco o azúcar entre otros), hicieron que los contrabandistas de todas las naciones abundaran en la zona. Por otro lado, las constantes guerras entre las potencias que marcaron los siglos XVI y XVII también fueron un importante factor dentro del desarrollo del corso, ya que sus acciones cumplían la función de guerra económica al entorpecer de manera importante las rutas comerciales del enemigo. Este auge de la piratería y el corso hizo que la legislación que afectaba a los mares tuviera que evolucionar, pasando de la idea medieval de que el mar era un espacio que pertenecía a todos, a un intento de apropiación del mar por las coronas de Castilla y Portugal que comenzaron a tratarlo jurídicamente de una forma similar a la tierra firme a través de las *Bulas Inter cetera* del 3 y 4 de mayo, en 1493, Tratado de Tordesillas de un año después. De una manera paralela, las leyes que legislaron sobre el corso dentro de las principales potencias europeas sufrieron cambios a lo largo de los siglos XVI y XVII y se alteraron para responder a las nuevas realidades. De esta manera, las principales potencias europeas enemigas o rivales de los monarcas católicos enviaron a sus corsarios a lo largo del Atlántico y especialmente a la zona americana, apareciendo figuras tan relevantes como Francis Drake, Hawkins o Fleury. El uso del corso fue una herramienta importante en las políticas de soberanos como Isabel I o Guillermo de Orange, quienes expidieron un gran número de patentes; en Castilla la visión acerca del corso fue más oscilante, pasando de ser condenado por algunos monarcas (como los Reyes Católicos), a ser apoyado por otros (como Carlos I o Felipe II), en función de los intereses políticos y económicos. Sin embargo, Castilla también acabó haciendo uso habitual de la acción violenta de los corsarios, sirviendo de herramienta de defensa en la zona americana, y de ataque en la costa europea del Atlántico, donde los corsarios del Cantábrico actuaron de manera recurrente.

Esta importante actividad pirata y corsaria hizo que la defensa de los navíos que atravesaban el Atlántico, así como la de las colonias americanas, fuera una de las principales preocupaciones de la corona castellana. Esta defensa resultó realmente difícil de llevar a cabo debido tanto al extenso territorio que se pretendía defender como a la baja población que habitaba en las colonias americanas, pues desplegar una defensa a escala tan grande era imposible con los medios con los que se contaba en la época. A pesar de ello los intentos

que la corona hispánica llevó a cabo (en particular, el establecimiento del sistema de flotas en la carrera de Indias, y la construcción de fortificaciones en tierra firme) fueron lo suficientemente eficaces como para que grandes corsarios que habían actuado durante el siglo XVI se encontraran a finales de este mismo siglo con que su *modus operandi* no era ya eficiente, bajando consecuentemente su porcentaje de éxito en los ataques.

Por lo tanto, se puede concluir que el corso, utilizado a tan grande escala, fue una importante novedad de la Edad Moderna que repercutió de forma notable en el comercio de la época, siendo un elemento relevante dentro del contexto económico, social y político de los siglos XVI y XVII en las relaciones entre las distintas potencias, las cuales lo utilizaron para llevar a cabo guerras marítimas.

6. Índice de gráficos

Imagen 1: Ataque francés a Cartagena. Extraído de SAIZ CIDOCHA, Carlos. *Historia de la piratería en América española*. Madrid: Editorial San Martín, 1985. p.335.

Imagen 2: Ataque de Drake a Cartagena. Extraído de SAIZ CIDOCHA, Carlos. *Historia de la piratería en América española*. Madrid: Editorial San Martín, 1985. p.53.

Imagen 3: Ruta de las flotas de indias. Extraído de SAIZ CIDOCHA, Carlos. *Historia de la piratería en América española*. Madrid: Editorial San Martín, 1985. p.21.

Imagen 4: Las fortificaciones de Cartagena de Indias por Bautista Antonelli (1594). Extraído de MORATO MORENO, Manuel. *Los Antonelli, una saga de arquitectos e ingenieros al servicio de la corona española*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2008. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/264419984_Los_Antonelli_una_saga_de_arquitectos_e_ingenieros_militares_al_servicio_de_la_Corona_espanola

7. Bibliografía

APESTEGUI, Cruz. *Los ladrones del mar. Piratas en el Caribe, Corsarios, filibusteros y bucaneros. 1493-1700*. Barcelona: Lunwerg, 2000.

ABAD, R.M. “Corsarios y piratas británicos en aguas canarias durante el siglo XVI: John Hawkins, Francis Drake y Walter Raleigh” *Tabeto: Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, 7 (2014) pp.91-105.

AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, Jose Luis. *El corso Marítimo: concepto, justificación e historia*. Madrid: Instituto Francisco de Vitoria, 1950.

AZPIAZU, José Antonio. *Historias de corsarios vascos: entre el comercio y la piratería*. Donostia: Ttarttalo, 2004.

BARAZZUTTI, Roberto. *Bibliographie complémentaire sur les corsairs et les pirates version au 12 juillet 2018*. 2018. Disponible en:
https://www.academia.edu/14178465/Bibliographie_compl%C3%A9mentaire_sur_les_corsaires_et_les_pirates_version_au_12_juillet_2018. Further reading on the privateers and pirates versus on 12 July April 2018.

BASSIOUNI, M.C. “El Derecho penal internacional: Historia, objetivo y contenido.”, *Anuario de derecho penal y ciencias penales*, 35 (1982) pp.5-42.

BENTON, Lauren. *A search for sovereignty: law and geography in European empires, 1400-1900*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.

BENTON, Lauren. “Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism”. *Comparative Studies in Society and History*, 47, nº4 (2005) pp.700-724.

BUTEL, Paul. *Les Caraïbes au temps des filibustiers*. Paris: Aubier Montaigne, 1982.

BUTI, Gilbert, HRODEJ, Philippe (eds.). *Histoire des pirates et des corsaires de l'Antiquité à nos jours*. Paris: CNRS éditions, 2016.

CABEZOS ALMENAR, Francisco. “Piratería y corso en La Española: 1550-1650”, *Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas*, 16 (2016). Disponible en: <http://revistas.um.es/navegamerica>.

CASADO SOTO, José Luis. “Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 31 (2006) pp.15-53.

CAÑÓN GARCÍA, Pablo. “El comercio ilícito en los dominios americanos de la Monarquía Hispánica durante la Unión de Coronas: una propuesta de análisis a partir del

estudio de las redes y su circulación.” en ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, PONCE LEIVA, Pilar (coords). *Debates sobre la corrupción en el Mundo Ibérico, siglos XVI-XVIII*. Alicante: Biblioteca Digital Miguel de Cervantes, 2018. pp.209-227.

COLLADO VILLALTA, P. “El Consulado de Sevilla: por un mayor protagonismo en la Carrera de Indias, 1591-1608”. *Actas II Jornadas de Andalucía y América* (1987) pp.275-305.

CORRALES ELIZONDO, Agustín. *Regulación legal del corso y la piratería marítimas*. Disponible en:

<http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/46cuaderno/cap04.pdf>.

DAWDY, Shannon Lee. “Towards a General Theory of Piracy”. *Anthropological Quarterly*, LXXXV, N°3 (2012) pp.673-700.

DE SOUZA, Philip. *Piracy in the Graeco-Roman World*. Nueva York: Cambridge University Press. 2002.

GOSLINGA, Cornelio. *Los holandeses en el Caribe*. La Habana: Casa de las Américas, 1983.

GUIARD Y LARRAURI, T. *Historia del Consulado de Bilbao*. Bilbao: T.I. 1981.

HAYAT, Samuel. “Transgressions pirates”. *Traces humaines*, 26 (2014) pp.7-19.

HELLER-ROAZEN, Daniel. *They enemy of all: piracy and the law of nations*. Nueva York: Zone Books, 2009.

HOFFMAN, P.E. *El descubrimiento y fundación de los reinos ultramarinos hasta finales del siglo XVI*. Volumen 7. Madrid: Ediciones RIALP, 1982.

JAEGER, Gérard. *Pirates, filibustiers et corsaires. Histoire et legendes d'une societe d'exception*. Aviñon: Aubanel, 1992.

JHONSON, Charles. *A general history of the robberies and murders of the most notorious pirates*. Whashington DC: LYONS PR, 2010.

KEMPE, Peter: “Even in the remotest Corners of the World: Globalized Piracy and International Law, 1500-1900” *Journal of Global History*, V, n°3 (2010) pp.353-372.

LEESON, PETER. "The invisible hook: The law and economics of Pirate Tolerance". *New York University Journal of Law and Liberty*, 4 (2009) pp.139-171.

LLOYD, Christopher. *Drake corsario y almirante*. Madrid: Cultura Clásica y Moderna, 1958.

LÓPEZ LORCA, Beatriz. *La piratería y otros delitos contra la seguridad de la navegación marítima*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2015.

LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Madrid: Editorial MAPFRE, S.A. 1992.

MIGUENS, Silvia. *Breve historia de los piratas*. Madrid: Ediciones Nowtilus, 2010.

MORATO MORENO, Manuel. *Los Antonelli, una saga de arquitectos e ingenieros al servicio de la corona española*. Sevilla: Universidad de Sevilla. 2008. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/264419984_Los_Antonelli_una_saga_de_arquitectos_e_ingenieros_militares_al_servicio_de_la_Corona_espanola.

MOUTOUKIAS, Zacarías. "Power, Corruption, and Commerce: The Making of the Local Administrative Structures in Seventeenth-Century Buenos Aires". *Hispanic American Historical Review*, vol 68 n°4 (1988) pp.771-801.

OEHLING DE LOS REYES, Alberto. "Los derechos del detenido en caso de apresamiento de buque pirata en alta mar". *Revista general de marina*, 256 /2009) pp.251-258.

O'DONNEL, Hugo. *España en el descubrimiento, conquista y defensa del mar del sur*. Madrid: Editorial MAPFRE, 1992.

OTERO LANA, Enrique. *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Madrid: Instituto de estudios Bercianos, 1992.

OTERO LANA, Enrique. "Los corsarios vascos en la Edad Moderna". *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5 (2006) pp.193-227.

OTERO LANA, Enrique. "El curso del Flandes español como factor de guerra económica". *Studia historia*, 27 (2005) pp.111-133.

PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo. *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla: CSIC, 1982.

PÉROTIN-DUMON, Anne. "The pirate and the emperor: power and the law won the seas, 1450-1850" en TRACY, James (ed.). *The political economy of merchant empires*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991.

RITCHIE, Robert. "Government measures against piracy and privateering in the Atlantic area, 1750-1850" en STAERKEY, David (ed.). *Pirates and privateers: new perspectives on the war on trade in the eighteenth and nineteenth centuries*. Exeter: University of Exeter Press, 1997.

RIVERA MEDINA, Ana María. "Estado, negocio y corsarismo: Vizcaya desde el Medievo a la Modernidad", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5 (2006) pp.117-133.

ROMANO, Ruggiero. *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano, siglos XVI-XVIII*. México: Fondo de Cultura Económica, 2004.

RUMEU DE ARMAS, Antonio. *Los viajes de John Hawkins en América (1562-1595)*. CSIC, 1947. Disponible en: <http://digital.csic.es/handle/10261/161952>.

SAIZ CIDONCHA, Carlos. *Historia de la piratería en América española*. Madrid: Editorial San Martín, 1985.

SCHMITT, Carl. *Tierra y mar*. IEP, 2007. Disponible en: https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/37428497/TIERRA_Y_MAR_-_CARL_SCHMITT.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1535827865&Signature=xtYw98YUsdhmyQ%2Fa4X0NhTpfRMM%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DCarl_Schmitt_TIERRA_Y_MAR.pdf.

SERNA VALLEJO, Margarita. *El océano Atlántico: de marca o espacio fronterizo a "territorio" dividido y sujeto a distintas jurisdicciones*. en TRUCHUELO, Susana y REITANO, Emir (ed.). *Las fronteras en el mundo Atlántico (siglos XVI-XIX)*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata. 2017.

ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe: la visión del otro (1550-1650)". *Historia Caribe*, 12 (2007) pp.23-56.

Fuentes

DE LA HOUSSAIE, Amelot. *Recueildes traitez de paix, de trêve, de neutralité, de suspension, d'armes, de confédération, d'alliance, de commerce, de garantie...* Francia, 1700. [Disponible en:

<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=gri.ark:/13960/t3613mv6h;view=1up;seq=5>]

RECOPILACIÓN de las Leyes de los Reynos de las Indias, mandadas imprimir y publicar por la Magestad Católica del Rey Don Carlos II. p. 335 [Disponible en:

<https://goo.gl/CfVydS>]